

JORGE V. BAYLEY
CAPITÁN DE NAVÍO

APUNTES Y RECUERDOS MARÍTIMOS DE FIN DE SIGLO



1900

C. CRUZ

DORNALECHE Y REYES, impresores. — MONTEVIDEO

APUNTES Y RECUERDOS MARÍTIMOS

APUNTES

Y

RECUERDOS MARÍTIMOS

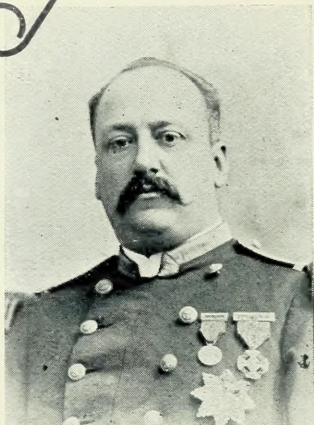
DE

FIN DE SIGLO

POR

JORGE V. BAYLEY 
CAPITÁN DE NAVÍO

MONTEVIDEO
IMPRENTA ARTÍSTICA, DE DORNALECHE Y REYES
Calle 18 de Julio, núms. 77 y 79
1900



Jorge Bayley

AL EXCMO. SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CIUDADANO

D. JUAN L. CUESTAS

Excmo. señor:

Á V. E., que ha tenido la dicha de ser dotado por la naturaleza de un bien probado carácter enérgico y organizador, y también de un espíritu observador de primera línea, tengo el honor de dedicar este pequeño trabajo, fruto de una escasa inteligencia, pero de un sano y leal corazón.

JORGE V. BAYLEY,
Capitán de navío.

Montevideo, Diciembre 15 de 1900.

INTRODUCCIÓN

Á la Marina debe la actual civilización sus más preciosas y sublimes conquistas: ella ha entregado mundos desconocidos á la fecunda actividad humana; ella conduce de un extremo á otro del globo los productos del suelo y de la industria para cambiarlos por otros, cooperando eficazmente al bienestar del hombre; y ella, en fin, estrecha las relaciones sociales entre los pueblos más distantes, ligándolos con un fuerte lazo y hermanando sus intereses sobre la base de la conveniencia y de la utilidad recíprocas.

La Marina de guerra es un poderoso auxiliar de la Marina mercante: sin ella, los mares se verían infestados de insolentes depredadores, el comercio sin seguridad, y los más sagrados intereses á merced del más fuerte ó del más osado.

Además, las costas del país desprovisto de una Marina de guerra fuerte y respetable, se hallarían expuestas á las agresiones de sus enemigos, que las hostilizarían impunemente llegado el caso de una guerra exterior; y de aquí la necesidad que los Gobiernos de todos los países que tienen, ó grandes extensiones de costas ó intereses marítimos que defender, presten una

preferente y continua atención al desarrollo de la Marina militar, que en todos ellos tiene la suficiente importancia para que su dirección y fomento constituya uno de los ramos en que se divide la Administración central del Estado.

En estas pocas palabras del distinguido oficial de la Armada Española don Fermín Lacace y Díaz, que hago mías, está condensado cuanto yo tendría que decir al respecto, y nuestros Gobernantes deben también hacerlas suyas, si es que verdaderamente desean trabajar por el bien de nuestra querida patria.

Debo hacer constar que, al publicar este humilde trabajo, no me lleva ningún fin mezquino. Estoy bien lejos de toda sospecha; mi conciencia está tranquila; mi corazón, templado al alto temple del acero, no abriga odios ni rencores ni aun para sus más tenaces enemigos; mi norte es el fiel cumplimiento de mis deberes; mis anhelos, poder contribuir con una pequeñísima partícula de la rama de mi saber, á la construcción del cimiento de las magnas y progresistas obras que se proyectan, y á cuya pronta y feliz realización todos los buenos orientales estamos en el deber de coadyuvar.

¿No es tiempo ya de que huyamos de las estériles tinieblas y penetremos en la fértil y luminosa zona del progreso?

Pues bien: para que penetre la claridad, es menester rasgar el velo que produce las tinieblas, y esos son mis nobles y patrióticos propósitos al hacer esta publicación.

El Autor.

DOS PALABRAS

El siglo que fenece, llamado, por los sabios, de las luces, del progreso y de la civilización, y que tanto ha beneficiado á todas las naciones, ha sido, por cierto, bien parco con la nuestra, con respecto á la parte naval: el honroso Pabellón Nacional no flamea victorioso sobre modernas y elegantes naves, verdaderas máquinas de guerra y agentes diplomáticos de primer orden, que tan pronto sus afiladas quillas surcan con la velocidad del rayo los mares para estrechar vínculos de amistad y confraternidad con lejanas naciones, como para sembrar la muerte y destruirlas por medio de sus poderosos elementos de destrucción.

Las escuelas navales, que en los países marítimos de menor importancia que el nuestro han formado ya un sinnúmero de ilustrados oficiales de marina, aun no han edificado sus cimientos en el nuestro.

Las estaciones de salvamento de náufragos, los semáforos, las señales para niebla, los verdaderos pontones-faros, las boyas luminosas, que en otras costas se encuentran con sus mecanismos gastados debido á su largo uso, en las nuestras aun no son conocidas.

La Comandancia de Marina, que en todas las nacio-

nes civilizadas está bajo la dirección de un jefe perteneciente al arma, en el nuestro ha estado siempre y está actualmente bajo la dirección de jefes de caballería é infantería. La Dirección General de Faros ha estado y está dirigida por un profano en la materia, en vez de estarlo por un ingeniero ó marino.

El uniforme de marina, que en todas partes del mundo su uso sólo es permitido á aquellos que tienen títulos para ello, representados por los despachos militares correspondientes, en nuestro país es un disfraz con el que por conveniencia se disfraza cualquier advenedizo.

Los ayudantes de la Capitanía General de Puertos no usan el uniforme sencillo y adecuado que les marca el reglamento respectivo, basado en los reglamentos extranjeros.

Los médicos de sanidad marítima, en su visita á los buques que llegan á nuestro puerto, van con traje particular, con menoscabo de su autoridad, confundiéndose con las demás personas que por diferentes causas van á bordo, cuando lo correcto y lo práctico sería que usaran el correspondiente uniforme, como lo usan en las demás naciones.

Las corporaciones de prácticos del puerto y lemanes, consideradas á la par que parias, pasan una triste existencia, debido á la falta de sabias medidas que protejan su gremio como en las demás partes del mundo lo hacen.

La prodigalidad con que se conceden Privilegios de Paquetes á cuanto vapor se presenta al puerto, perju-

dicando así al Erario y al buen nombre del país y á la navegación velera, en ninguna otra parte del mundo existe.

Los faros que iluminan nuestras vías marítimas, á pesar de que cuentan con rentas propias para sostenerse en perfecto estado de servicio y conservación, están algunos casi en ruinas, á la inversa de lo que sucede en las demás costas del Universo.

Tampoco existe un Tribunal Naval, al conocimiento del cual se sometan los siniestros y accidentes marítimos, como existen en los principales puertos extranjeros. Tampoco tenemos Oficinas hidrográficas encargadas de todo lo relativo á esa materia en nuestro país, y también á pesar de que llevamos setenta y cinco años de vida soberana é independiente, aún es cuestión de dudas y discusiones nuestra jurisdicción marítima. La pesca no está reglamentada; en una palabra: en nuestro país, á fines del siglo diez y nueve, todo aquello que se relaciona con la marina y la navegación está aún por reglamentarse.

Esta completa desorganización proviene desde tiempo atrás, debido á la arraigada costumbre que existe en nuestro país, de *buscar el empleo para el hombre y no el hombre para el empleo*, que era justificable cuando no existían hombres preparados para el desempeño de dichos puestos, pero no al presente, que contamos con jefes y oficiales de marina de reconocida competencia, y sin embargo los puestos superiores de las reparticiones marítimas están desempeñados por militares profanos en la materia, y los pues-

tos secundarios por civiles, con perjuicio, no sólo del buen servicio, sino también de los intereses fiscales.

Estos apuntes deben servir de base para comparar en el futuro los adelantos que nuestras instituciones navales deben forzosamente experimentar en el siglo venidero. La recopilación de publicaciones que van á continuación, describe minuciosamente todas las materias que he tratado en este triste prólogo, que deben tener bien presente el actual y futuro gobernantes.

El Autor.

CAPÍTULO I

Armada Nacional

SUMARIO: — Nuestra Escuadra. — Primera y última Memoria, 1894. — Asalto y toma de la *Artigas*. — Maniobras navales. — Nacionalidad del personal. — Ejercicios marineros y militares. — Reglamentación. — Reglamentos vigentes y en proyecto. — Necesidad sentida de adquirir dos cruceros y un transporte. — Asimilación de grados. — Nómina de jefes y oficiales de marina en 1900.

NUESTRA ESCUADRA

La necesidad de tener una Escuadra provista de buques modernos y tripulada por oficiales de escuela, queda bien manifiesta en los artículos que van á continuación. Por consiguiente, me voy á limitar á demostrar el desastroso estado en que se encuentra nuestra Armada al despedirse del siglo de las luces, del progreso y de la civilización, que, como he dicho anteriormente, ha sido muy parco con nuestras instituciones marítimas, según lo comprueban los siguientes cuadros:

ESCUADRA NACIONAL

1900

La componen los buques siguientes:

Cañonera *General Rivera*

Construída en la Escuela de Artes y Oficios y botada al agua el año de 1884

Eslora, 35'50^{m}. — Manga, 6'65^{m}. — Puntal, 4'30^{m}.
Calado medio, 3'30^{m}.
Desplazamiento, 241'47 toneladas.
Máquina, 250 caballos nominales.
Velocidad media, 9 millas.
Aparejo, goleta.
Armamento: 4 cañones Krupp de 7'5 cts., modelo de 1886; 1 ametralladora Nordenfelt de 25^{mm}.; 40 fusiles Rémington y 20 carabinas del mismo sistema.

TRIPULACIÓN

Jefes y oficiales	6
Oficiales auxiliares	5
Maestranza	8
Aspirantes	2
Personal de máquina	6
Marineros	30
Total de plazas	57

Cañonera *General Artigas*

Construída en Trieste, en 1883-84, fué botada al agua el 11 de Febrero de 1884

Eslora, 39^{m}. — Manga, 6'25^{m}. — Puntal, 3'62^{m}.



Cañonera «General Rivera

Calado medio, 2'57^m^.
Desplazamiento, 263'27 toneladas.

Cañonera *General Suárez*

Construída en el Arsenal de Cherbourg (Francia) en el año de 1863 y reformada en Montevideo en 1888

Eslora, 43'50^m^. — Manga, 6'72^m^. — Puntal, 2'96^m^.
Calado medio, 2'80^m^.
Desplazamiento, 365 toneladas.
Máquina, 360 caballos nominales.
Velocidad media, 9 millas.
Aparejo, goleta.
Armamento: 4 cañones Krupp de 7'5.^cm^; 4 ametralladoras Nordenfelt, 1 de 25^mm^. y 3 de 11^mm^.; 59 fusiles Rémington; 24 carabinas del mismo sistema.

TRIPULACIÓN

Jefes y oficiales	6
Oficiales auxiliares	4
Maestranza	8
Aspirantes	3
Personal de máquina	6
Marineros	30
Total de plazas	57

NOTA. — Como dato más ilustrativo, publico las fotografías de los expresados buques, inclusa la de la *Artigas*, como un recuerdo histórico.

Estos buques se pueden denominar de guerra por el solo hecho de arbolar gallardete; pues, como lo demuestran los cuadros que anteceden, carecen de poder ofensivo y defensivo.

La cañonera *General Rivera*, con calderas nuevas y carenada el año 1897, es el mejor de los tres buques y el que podrá prestar servicio por algunos años más, si se carena de cuatro en cuatro años, como es de práctica en los buques de madera.

La *General Suárez*, como se ve, no puede ser más vieja y tiene las calderas en malísimo estado, por cuya causa marcha á media fuerza y está expuesta á que cualquier día se produzca una explosión á bordo, si sigue navegando por más tiempo. Es necesario tener presente que las calderas marinas tienen, como todas las cosas de la vida, su fin, y que el límite de las calderas de ese buque está extralimitado; y sólo debido al gran cuidado y á los parches que se les han puesto, es que se puede explicar que aún subsistan. Su añejo casco, que desde muchos años atrás no ha recibido una recorrida general, ¿cómo estará? Seguramente como para dormir con el salvavidas á la cintura y con los botes en zafarrancho de naufragio [1].

Es necesario que el Gobierno tome urgentes medidas, si no quiere verse en el caso de oir las amargas verdades que tuvo que oir el Gobierno de España con

(1) El Consejero de Estado doctor Dufort y Álvarez, refiriéndose á este buque, decía, el año 1898: «que ha promiscuado sirviendo á imperios y á repúblicas, y en cuyo casco de madera la polilla ha hecho ya tantas celdas, que semeja el panal de una colmena.»



Tripulación de la cañonera «General Rivera» en zafarrancho de combate. — 1890

motivo del desastre de Cavite. « Siempre se ha dicho:
« ¡ay de los vencidos!; pero ahora hay que agregar:
« ¡ay de aquellos á quienes se envía para que sean
« vencidos!; pues, por muchos que mueran en la contienda, siempre parecerán pocos para cubrir faltas
« ajenas y la traición á la patria.... » [1]

En cuanto á la cañonera *General Artigas*, que, por el glorioso y amado nombre que lleva, debió haber sido digna de mejor suerte, su afilada quilla no volverá á surcar las caudalosas aguas del Río de la Plata, ni su esbelto casco flotará majestuoso, cual ágil albatros, sobre las olas del Atlántico; se encuentra actualmente arrumbada en un varadero, esperando que la mano del obrero, armada de cortafierro y martillo, deshaga su cubierta, aun manchada por la preciosa sangre de hermanos, que en el luctuoso día del 15 de Abril de 1897 se trabaron en desigual y sangrienta lucha para disputarse tan codiciada presa. Los heroicos nombres de Risso, Suárez, Gradín y Rodríguez debieron haber sido grabados en letras de bronce en un paraje de honor de su amplia cubierta, y este buque conservado como una reliquia del *último* de los combates navales librados entre hermanos en nuestra hermosa, pero desgraciada tierra.

Es necesario que con el siglo que desaparece, se eche un velo sobre el pasado y concluyan para siempre los odios y rencores, que han sido la causa de la

(1) Defensa de la Escuadra de Filipinas, hecha por el Contraalmirante Montojo, ante el Supremo Consejo de Guerra y Marina.

ruina de nuestro país y que á nada conducen. Colorados y blancos, blancos y colorados debemos dominar nuestras pasiones y, unidos como buenos hermanos, no ocuparnos de otra cosa que del porvenir de nuestra desventurada madre: la patria, — y hacerla en el futuro tan grande y feliz como ella lo merece. Nuestras tierras no precisan más abono de sangre humana: tienen de sobra para producir abundantes mieses durante el porvenir.

La acción del tiempo y la influencia de los acontecimientos que tienen el poder de transformar todas las cosas en este mundo, ¿por qué no han de tener el poder de modificar también las pasiones del hombre? ¿No habéis visto peligrosos y estériles bancos de arena transformarse en fértiles islas?

ASALTO Y TOMA DE LA CAÑONERA « GENERAL ARTIGAS »

1897

El asalto y apresamiento de la cañonera *General Artigas*, llevados á cabo por un grupo de revolucionarios en el puerto de Nueva Palmira, el memorable día del 15 de Abril de 1897, es un hecho que no tiene precedentes, en el que hubo héroes, mártires y viles cobardes; la falta de haber sido sus tripulantes sometidos á un Consejo de Guerra, como en mi carácter de Jefe de Escuadra lo solicité del Superior Go-



Cañonera General Artigas»

bierno, me inhabilita para emitir juicio abierto sobre tan tenebroso asunto, y sólo diré que vino á empañar el brillo de la historia de nuestra marina militar.

MEMORIA

Jefe de la Escuadra.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada don Juan J. Díaz.

Señor Ministro:

En cumplimiento á lo dispuesto por ese Ministerio, en nota fecha 22 de Febrero ppdo., tengo el honor de elevar á manos de V. E., la Memoria de la Escuadra correspondiente al año 1894.

Debo hacer presente á V. E. que, cuando fuí honrado por el Superior Gobierno con el mando de ella, en Febrero 29 del citado año, si bien los buques se encontraban en buen estado de conservación y con su personal completo de oficiales, no sucedía así con el personal subalterno, como tuve el honor de ponerlo en conocimiento de V. E. por nota fecha 13 de Abril ppdo.

Afortunadamente, el Superior Gobierno tomó en consideración dichas observaciones, y por ley de 21 de Diciembre de 1894, nos asignó el correspondiente personal de marinería, el que ha sido dado de alta en Enero del corriente año, y me pondrá en condiciones

de introducir en nuestro deficiente material, la debida organización que tanto anhelamos y que servirá de base para, cuando en tiempo no lejano, como es de esperarse, contemos con buques modernos y adecuados á nuestras necesidades, pues los actuales, dados los adelantos que se han operado en el arte naval moderno, dejan tanto que desear, que sólo basta ver los cuadros demostrativos siguientes, para darse cuenta de ello y palpar tan triste realidad.

Al mismo tiempo me permito llamar la atención de V. E. con relación á otros puntos que paso á citar, y que son de suma importancia para el progreso de nuestra naciente marina militar. Aunque ellos no han escapado al ilustrado criterio de V. E., quiero dejarlos enunciados en la presente Memoria, por ser ésta la primera que se presenta á ese Ministerio, referente á la Escuadra actual, que se formó el año 1885; Memoria que servirá también de base para controlar nuestro progreso en lo sucesivo, por cuanto, después de los debates sostenidos en la Honorable Cámara de Representantes, en Noviembre ppdo., durante los cuales V. E. y los señores diputados Suárez, Domínguez, Herrero y Espinosa y otros ilustrados oradores, tomaron tan activa parte en la defensa de nuestra institución, al tratarse de aumentar el presupuesto de ella, probaron hasta la evidencia su utilidad é importancia.

En virtud de esto, creo que ha sonado la hora de salir de la postración en que nos encontramos, y que se ha abierto un claro horizonte en nuestro porvenir naval, que indudablemente servirá de verdadero estí-

mulo para que se dediquen con contracción y fe al estudio los que siguen tan honrosa carrera.

En consecuencia, paso á exponer los puntos á que me he referido.

JORGE V. BAYLEY.

Diciembre 1894.

MANIOBRAS NAVALES

Jefe de la Escuadra.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada don Juan J. Díaz.

Señor Ministro:

Acabamos de dar un paso más hacia el progreso y organización de nuestra naciente Marina militar: por vez primera han salido nuestros buques de guerra en escuadra á efectuar evoluciones, y este hecho ha tenido lugar al inaugurarse el actual Gobierno, del que V. E. dignamente forma parte, y cuyo patriótico lema es: « Administración y trabajo ».

Al dar á V. E. cuenta del resultado de dichas maniobras, no puedo menos de dejar en el presente parte, constatado: que si nuestros buques se encuentran actualmente en condiciones para efectuarlas, ello se debe, sin duda alguna, á la laboriosa y moral adminis-

tración del ilustre doctor don Julio Herrera y Obes, que, eficazmente secundado por su digno Ministro de Guerra y Marina, General de División don Luis Eduardo Pérez, durante el tiempo que tan acertadamente desempeñó dichas carteras, dedicó una preferente atención á la de nuestro ramo, sacándola de la postración en que se encontraba, reformando nuestro material naval y exhortándonos al trabajo y al estudio, retemplando así nuestros abatidos ánimos, que debido al desarme de la cañonera *General Artigas*, á la disminución de nuestras tripulaciones, y al deterioro á que se encaminaban nuestros buques, nos hacían prever su desarme total por inservibles, y con ello defraudadas todas nuestras esperanzas y justas aspiraciones.

También fundó provisoriamente las Academias de Náutica y Esgrima, con el ánimo de establecerlas en debida forma y reglamentarlas una vez que el erario lo permitiera, al mismo tiempo que repondría el personal de marinería que, obedeciendo á planes económicos, había sido suprimido con grave perjuicio del buen servicio, cuya sentida falta es la causa de que no se puedan efectuar las maniobras en la debida forma que las condiciones de los buques exigen, por carecer del personal necesario para cubrir los puestos determinados en los planes de distribución para los ejercicios militares y marineros, según se comprueba en los cuadros demostrativos adjuntos.

Á la vez tengo la satisfacción de poner en conocimiento de V. E., que los jefes, oficiales y demás tri-

pulantes á mis órdenes han demostrado competencia y la mejor voluntad para el desempeño de su cometido, y el único inconveniente con que he tropezado es la excesiva falta de personal de marinería, y el corto tiempo de que he podido disponer, por tener que atender á otros servicios, que me han impedido terminar mi plan de maniobras, el que reanudaré desapareciendo las causas que lo impiden, y entonces elevaré el parte detallado correspondiente.

Á V. E. tócale la honra de terminar y ampliar la obra empezada por su antecesor, y tengo la firme convicción de que nos prestará su valioso concurso, y muchísimo esperamos de su reconocida ilustración y elevados sentimientos.

Dios guarde á V. E. muchos años.

JORGE V. BAYLEY.

Puerto de Montevideo, Abril 13 de 1894.

NACIONALIDAD DEL PERSONAL

El personal de jefes y oficiales al servicio de la Armada es en su totalidad nacional. En el de oficiales auxiliares y subalternos, entra un 20 % de extranjeros, y esto debido á los foguistas y carboneros, que es donde está comprendida la mayor parte.

EJERCICIOS MARINEROS Y MILITARES

ORGANIZACIÓN, DISCIPLINA É INSTRUCCIÓN

El personal de marinería que tripula los buques, por su escaso número, está constantemente recargado de servicio, debido á las múltiples obligaciones que tiene que desempeñar.

Sin embargo de este exceso de trabajo, no se han dejado por eso de hacer con más ó menos regularidad los ejercicios diarios reglamentarios, y V. E., en las visitas y viajes que ha hecho en nuestros buques, se habrá dado cuenta de la buena organización, disciplina é instrucción de sus tripulaciones, lo que mucho honra á los señores jefes, oficiales y demás personal de ellos.

MOVILIZACIÓN

Los buques se encuentran siempre abastecidos de carbón, provisiones y todo lo necesario para ponerse en marcha en el término de tres horas, después de haber recibido el aviso, siempre que se trate de navegar cabos adentro, como V. E. ha tenido ocasión de observarlo en las diferentes ocasiones que los ha movilizado con urgencia. Para salir cabos afuera necesitan el aviso

con 24 horas de anticipación, cuando se trata de viajes al extranjero.

REGLAMENTACIÓN

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, General de División don Luis E. Pérez.

Excmo. señor:

Alentado por las nobles y patrióticas ideas de V. E., referentes al progreso de nuestra Marina militar, la que desde cierto tiempo á esta parte venía decayendo notablemente, debido á ser el blanco de las economías introducidas en el presupuesto general de gastos, hasta el punto de dejar los tres pequeños buques que la representan, casi en desarme dos de ellos, por la disminución en su personal, y totalmente desarmado el tercero, debido á la falta de un Ministro del ramo que supiera defender sus intereses y valorar, como V. E., su importancia, comprendiendo los grandes servicios que podrá prestar á nuestra patria este plantel de escuadra, que, con mejores elementos y una perfecta organización, que no está lejos de tenerla, podrá en el futuro contribuir eficazmente á conservar la integridad de nuestro territorio en las probables contiendas internacionales Sud-Americanas que puedan suscitarse, y cuyo decisivo campo de batalla será el mar, como lo prevemos claramente por la actividad que demuestran nues-

tros limítrofes en reforzar considerablemente sus fuerzas navales, á las que dedican con preferencia su atención.

Como he dicho anteriormente, alentado por esta nueva iniciativa de progreso, he confeccionado la adjunta libreta, á la que he dado por título *Memorándum del Marinero*, la que sirve para anotar los diversos puestos que desempeña dicha plaza á bordo, en la que se encuentran anotados todos los toques reglamentarios para los ejercicios, faenas, manejo de artillería y zafarrancho de combate é incendio, como es de práctica en las principales marinas militares extranjeras, y la que elevo á la consideración de V. E., á fin de que, si lo juzga conveniente, se sirva disponer se ponga en uso en los buques de nuestra Armada.

También, Excmo. señor, en este buque de mi mando se está confeccionando un Reglamento de Organización del servicio interior para los buques, y otro de Ceremonial Marítimo, ambos tomando por base los que rigen en la Armada Española y adecuados para el uso de nuestra marina, cuya falta se nota extraordinariamente con perjuicio del buen servicio, los que, una vez terminados, serán elevados á la aprobación de V. E., y no dudo que, como el presente, serán aceptados y puestos en vigencia con las modificaciones que V. E. crea convenientes, quedando así casi complementados los trabajos ya hechos por el que suscribe para contribuir á la perfecta organización de nuestra naciente Marina.

Comprendo que es ardua la tarea emprendida por V. E., en la que estoy pronto á cooperar en todo lo

posible hasta donde me lo permitan mis escasas fuerzas y limitados conocimientos, porque desgraciadamente, en nuestra tierra, la Marina es considerada por la mayoría de sus habitantes como cosa secundaria, ó, para mejor decir, inútil, á pesar de ser un país esencialmente marítimo, y estar palpando diariamente el diferente proceder de nuestros progresistas vecinos del occidente, que en iguales condiciones marítimas que nosotros, es á ella y á la fortificación de sus costas donde dirigen sus visuales; y un ejemplo evidente de su patriotismo y generosidad, no ha mucho lo dieron cuando el desastre ocurrido á la torpedera *Rosales*, en que en el corto tiempo de una semana fué cubierta casi dos veces una suscripción popular levantada con el objeto de comprar, para su reemplazo, otro buque del mismo tipo y mejores condiciones.

Haciendo votos por que S. E. el Excmo. señor Presidente de la República, dignamente secundado por V. E., é impulsados por la inquebrantable fuerza de voluntad, honradez y patriotismo que los caracteriza, lleguen sin tropiezo al fin de la jornada emprendida en pro del desarrollo de nuestra Marina, y que para nosotros, que seguimos tan honrosa carrera, podamos un día ver realizados nuestros ideales, teniendo buques más poderosos donde enarbolar nuestro glorioso pabellón, para poder representar debidamente á nuestra nación.

Saluda á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

JORGE V. BAYLEY.

Á bordo, Marzo 13 de 1893.

REGLAMENTOS VIGENTES

Se encuentran en vigencia los siguientes:

1886. — «Código general de señales para la marina de guerra y dependencias marítimas de la R. O. del U.», por el Sargento Mayor don Jorge V. Bayley.

1888. — «Reglamento de uniformes, divisas é insignias para la marina de guerra y reparticiones marítimas», por la siguiente Comisión: Coronel don Bernardo Dupuy, Sargento Mayor don Jorge V. Bayley, Capitanes don Juan Escavini, don Domingo Romero y Teniente don Antonio Magdaleno.

1893. — «Manejo del cañón Krupp, de marina, de 7'5 centímetros, y deberes generales del oficial comandante de batería», por el Teniente Coronel don Jorge V. Bayley.

1893. — «Memorándum del marinero», libreta que contiene todos los toques de clarín para las diferentes faenas y ejercicios marineros y militares, y donde están anotados todos los puestos que desempeña el marinero, como también varias disposiciones reglamentarias, por el mismo autor.

1894. — «Reglamento de los deberes generales y atribuciones de los jefes y oficiales de la Armada», por el mismo autor.

PROYECTOS DE REGLAMENTO

Con fecha 4 de Julio ppdo. tuve el honor de elevar á ese Ministerio un proyecto de reglamento para la fundación de una Escuela Naval flotante, confeccionado por el señor Teniente 2.° de la Armada, don César Fournier, profesor de la Academia de Náutica, el que me permito recomendar á la atención de V. E.

El señor Teniente 2.° de la Armada, don Francisco P. Miranda, ha presentado para su aprobación, en 12 de Octubre de 1894, un proyecto de reformas al reglamento de uniformes, divisas é insignias de la marina de guerra y reparticiones marítimas, el que ha sido pasado á informe de una Comisión compuesta de los señores Teniente Coronel don Domingo Romero y Capitanes don Tomás Sciurano y don Ramón Tajes, de la que también formará parte el autor, habiéndoles recomendado dictaminen solamente en la parte referente á la Armada, por ser la de nuestra competencia, el que será oportunamente elevado á ese Ministerio para la superior resolución de V. E.

El mismo oficial, el año 1893, confeccionó y presentó á ese Ministerio un proyecto de reglamento para la fundación de una Escuela Naval, por indicación del entonces Ministro de Guerra y Marina, General don Luis E. Pérez.

También el infrascrito, en 20 de Marzo de 1892, á

pedido del mismo señor Ministro, confeccionó y elevó á ese Ministerio un proyecto de reglamentación para el salvamento de buques naufragados en los puertos y canales de la República, con el fin de evitar los abusos que vienen cometiendo las empresas de salvataje, debido á cuya causa se encuentran éstos interceptados por casces sumergidos, con graves perjuicios de la navegación en general. El citado proyecto fué aprobado por el señor Fiscal de Gobierno y por el señor Jefe de la Sección Técnica de ese Ministerio, con algunas simples modificaciones; y, dada su importancia, me permito publicarlo en la presente Memoria, por ser de interés general, recomendándolo especialmente á la consideración de V. E.

Tengo pronto para elevar á la aprobación de V. E. un «Proyecto de reglamento de ceremonial marítimo, banderas é insignias para el servicio de la Armada», cuya falta es día á día más sentida, y que será presentado tan pronto las HH. CC. sancionen el «Proyecto de asimilación de grados de la Armada con el Ejército», que hace varios años presentó el Superior Gobierno para su sanción, y sin cuyo requisito no podrá ser aprobado dicho ceremonial.

Á más de los expresados proyectos de reglamento, se han confeccionado y presentado á la aprobación superior los siguientes:

1895. — Proyecto de creación de una «Escuela Naval», por J. V. Bayley.

1898. — Proyecto de ídem ídem, por Federico García Martínez.

1899. — Reglamento para la administración y servicio de los faros nacionales, por J. V. Bayley.

Nota. — Es excusado decir que todos ellos están aún á la espera de la aprobación superior.

Diciembre 1900.

NECESIDAD SENTIDA

DE ADQUIRIR DOS CRUCEROS Y UN TRANSPORTE DE GUERRA

I

Si bien es cierto que en las reglas de derecho internacional marítimo todo está previsto, y el autorizado tratadista Negrín, en su tratado sobre esta materia, refiriéndose á la nacionalidad marítima, — título I, capítulo IV, párrafo 92, — se expresa como sigue: «Consideradas con respecto á sus fuerzas materiales, las naciones no son iguales entre sí; pero en cuanto al derecho internacional lo son todas en absoluto, como Estados libres, soberanos é independientes, cuyos pabellones se deben recíprocamente el mismo respeto, cortesía y consideración en cualquier punto del globo en que se encuentren,» la práctica nos ha demostrado que estas reglas se observan solamente en plena paz, ó cuando no existen intereses encontrados de por medio.

Pruebas irrefutables de ello tenemos bien presentes,

como, por ejemplo, cuando la reclamación Volpi y Patrone en 1881, en que el comandante del buque de guerra *Caracciolo,* con su débil navío, valido de que no teníamos ni una fortificación en nuestras costas y ni siquiera un solo buque de guerra con que hacernos respetar, se impuso á nuestro Gobierno.

Seguramente que el comandante de la citada nave no se habría impuesto con tanta facilidad si hubiéramos contado con algún buque de guerra con que hacer respetar nuestros derechos; pues en tal caso, si bien hubiera podido el Gobierno italiano enviar buques más poderosos para exigir su reclamación, el movimiento de esas fuerzas navales le hubiera ocasionado gastos tales, que probablemente hubiese optado por tomar un temperamento más pacífico antes de entrar en tal movilización; y el asunto habría quizás tenido una solución más favorable para nuestro país.

En 1893, el crucero brasilero *República,* en poder de los revolucionarios, declarado fuera de la ley por el Gobierno legal de los Estados Unidos del Brasil, invade impunemente nuestras aguas jurisdiccionales, fondea en nuestro puerto y permanece en él durante varias horas, haciendo señales á un buque de guerra que se conservaba fiel á dicho Gobierno y que se encontraba en el dique *Mauá* en reparación.

Y por último, el año pasado, la escuadra insurrecta de la misma República, al mando del Almirante Mello, violó nuestra jurisdicción marítima y continental, como también nuestras leyes sanitarias, desembarcando con todo cinismo en la costa de *Castillos* las fuerzas de

desembarco que traían los transportes, envalentonado y erguido por la superioridad del número y poder de sus naves. De lo contrario no hubiera osado surcar nuestras aguas jurisdiccionales de esa imperiosa manera; y en el caso de haber arribado á nuestros puertos, lo hubiera hecho en la forma respetuosa que observó al ir á entregar su Escuadra en la República Argentina.

Nuestro país no puede ni pretende ser una potencia marítima, porque sus recursos no lo permiten, ni tampoco pretende hacer la guerra á nación alguna. Es para estos casos aislados que precisamos fuerzas navales suficientes para defender, dentro del derecho, nuestra integridad nacional, y también para proteger el comercio marítimo y conservar nuestra neutralidad en el caso de una guerra internacional.

Y á propósito de esto, paso á citar otro párrafo del mismo autor, referente á los derechos de los neutrales. — Título II, capítulo IX, párrafo 239: « INVIOLABILIDAD DEL TERRITORIO. — El territorio neutral es sagrado é inviolable para los beligerantes, lo mismo el continental que el marítimo. Ésta es una regla absoluta que no sufre excepción de ningún género; de tal suerte, que su infracción por uno de los contendientes constituye una ofensa al Soberano neutral, y le da perfecto derecho para rechazarla con las armas. En su consecuencia, le es, no sólo lícito, sino obligatorio, impedir que el agresor continúe la hostilidad comenzada, ya haciéndole fuego desde las baterías de tierra si existen, ya atacándolo con fuerzas navales suficientes, hasta

apresarlo ó destruirlo, sin que ni aun en este caso pueda hacer reclamación alguna el Soberano á quien el beligerante infractor pertenece.»

En el lamentable caso que pudiera sobrevenir una guerra internacional en el continente Sud-Americano, ¿con qué elementos contaríamos para mantener nuestra neutralidad marítima? La presente Memoria deja bien demostrada nuestra impotencia para ello.

II

El transporte, á más del contingente que prestaría á la Escuadra como buque de poder, porque estaría dotado de artillería de tiro rápido y tubos lanza-torpedos, y la gran economía que reportaría en la conducción de tropas é inmigrantes, que tantos gastos ocasionan, podría también establecerse en la carrera del litoral desde el Salto al puerto de Maldonado, efectuando dos viajes redondos mensuales para el servicio nacional, con lo que se ahorrarían las cuantiosas sumas que se pagan mensualmente á las compañías de vapores por pasajes y fletes de equipo, con cuyo importe podría costearse perfectamente su presupuesto sin gravar al Erario.



Cañonera «General Suárez»

TORPEDERAS

De estas máquinas de guerra, que tan espléndidos resultados han dado en los últimos combates navales, debíamos adquirir algunas como complemento de la defensa de nuestras costas.

J. V. Bayley.

Diciembre 1894.

CUERPO GENERAL DE MARINA

DE LA JERARQUÍA MILITAR EN LA MARINA Y SU CORRESPONDENCIA Ó ASIMILACIÓN CON LA DEL EJÉRCITO

ARTÍCULO ÚNICO

	CLASES DE LA MARINA	CLASES DEL EJÉRCITO
OFICIALES GENERALES	Vice-Almirante	Teniente General
	Contra-Almirante	General de División
	Jefe de Escuadra, Comodoro ó Brigadier	General de Brigada
JEFES	Capitán de navío	Coronel
	Capitán de fragata	Teniente Coronel
	Teniente de navío	Mayor
OFICIALES	Teniente de fragata	Capitán
	Alférez de navío	Teniente 1.º
	Alférez de fragata	Teniente 2.º
	Guardia Marina	Subteniente

Nota.—Esta asimilación de grados fué aprobada por decreto del Superior Gobierno conjuntamente con el regla-

mento de uniformes, divisas é insignias de la Marina de Guerra, en 1.º de Febrero de 1889, habiendo pasado al Honorable Cuerpo Legislativo para su sanción en el mismo año, en cuyo alto cuerpo se encuentra aún pendiente de resolución, con grave perjuicio de nuestra Marina militar.

NÓMINA DE LOS JEFES Y OFICIALES DE LA MARINA MILITAR

1900

CLASES	NOMBRES
Capitán de Navío	Jorge V. Bayley
» » Fragata..........	Luis Risso
» » »	Juan Scavini
» » »	José A. Miranda
» » »	Xavier Gomensoro
» » »	Serafín Fazzio
» » »	Domingo Romero
» » »	Joaquín Suárez
Teniente de Navío..........	Roberto Róbinson
» » »	Norberto Silveira
» » »	Francisco Parada
» » »	Joaquín Acevedo
» » »	Santiago Vázquez
» » »	Pedro Riva Zuchelli
Teniente de Fragata	Nicolás Ravía
» » »	Ramón Tajes
» » »	Tomás Sciurano
» » »	Manuel Otero
» » »	Braulio Balverde (Práctico)
» » »	Prudente Martino (Práctico)
» » »	Carlos Varcillaud (Maquinista)
» » »	Gabriel Vázquez
» » »	Domingo Carpena
» » »	Pedro Duprat
» » »	Ricardo Cruces Rodríguez

CLASES	NOMBRES
Teniente de Fragata	Juan P. Suburu
Alférez de Navío	Federico García Martínez (1)
» » »	José Carrasco Galeano
» » »	Francisco P. Miranda
» » »	Eduardo Miranda
» » »	Antonio Magdaleno
» » »	Manuel Calveira (2)
» » »	Bernardo Costa
» » »	Eduardo Muró
» » »	Arturo Alem
» » »	Julio Estévez
» » »	Emilio Domínguez
» » »	Andrés Dubra
» » »	Pedro Bosque
» » »	Federico Abbondanza
» » »	Juan B. Suburu
Alférez de Fragata..........	César Fournier
» » »	Antonino E. Mitre
» » »	Arturo Vázquez
» » »	Elbio Morialdo
» » »	Emilio Amoretti
Guardia Marina.............	Antonio Garibaldi
» »	Ignacio Reybaud
» »	Alfredo Tiscornia
» »	Carlos Fournier
» »	Juan Ortiz
» »	Felipe Cataumbert
» »	Arnaldo Conforte
» »	Carlos Lagomarsino
» »	Enrique Taylor
» »	Máximo Santos
» »	Carlos Pírez
» »	Eduardo L. Górdon
» »	Roberto Róbinson

(1) Ex alumno de la Escuela Naval Argentina é Ingeniero civil, especialista en faros, de la Universidad de Montevideo.

(2) Ex alumno de la Academia General Militar de Montevideo y diplomado de Ingeniero Naval en Italia.

CAPÍTULO II

Escuela Naval

SUMARIO: — Discurso del doctor Dufort y Álvarez en el Consejo de Estado. — Proyecciones futuras. — Consideraciones. — Escuela Naval Militar y Academia de Esgrima.

EN EL CONSEJO DE ESTADO

DISCURSO DEL DOCTOR A. DUFORT Y ÁLVAREZ

(VERSIÓN TAQUIGRÁFICA)

Señor Dufort y Álvarez. — Pido la palabra.

Rogaría á la Mesa se sirviese ordenar la lectura de un breve proyecto que he formulado y que, como se relaciona con el Presupuesto General de Gastos, urge ser conocido.

Señor Presidente. — Léase.

(Se leyó lo siguiente:)

El Consejo de Estado, en uso de sus facultades legislativas, decreta:

Artículo 1.° Autorízase al Poder Ejecutivo para la creación de una Escuela Naval Militar, destinada

á la instrucción de los aspirantes á guardias marinas y marineros nacionales.

Art. 2.° El Presupuesto de Gastos que demande la Escuela y que el Poder Ejecutivo haya de someter á la sanción legislativa, será proyectado, con las transposiciones consiguientes, dentro de los recursos votados en el Presupuesto General de Gastos para el sostenimiento de la Escuadrilla Nacional de Guerra.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Montevideo, Septiembre 26 de 1898.

Señor Presidente. — Puede el doctor Dufort y Álvarez hacer uso de la palabra para fundar su proyecto.

Señor Dufort y Álvarez. — Señor Presidente: La iniciativa actual que ha motivado este proyecto, nació en el seno de la Comisión de Presupuesto, al tratarse el General de Gastos, con la aprobación de todos sus miembros; pero, al formularlo, por las razones que se han visto expresadas en el respectivo informe, creyó la Comisión que no debía introducir reformas parciales de alguna consideración en el Presupuesto General de Gastos, por atendibles que ellas fueran, ya que no era dado, debido á la premura del tiempo, hacerlas generales y completas, limitando en el caso su labor al examen y verificación de la verdad de los gastos actuales.

Se convino entonces, dada la sentida utilidad de esta reforma, que quien tiene el honor de dirigiros

la palabra la formulase por separado ante el Honorable Consejo. Entiendo que es ésta la oportunidad de hacerlo ó de cumplir mi cometido, desde que ya se ha tratado en primera discusión particular el Presupuesto General de Gastos; y como quiera que el Proyecto que acaba de leerse, no es más que una transposición útil en una de las partidas que han de sancionarse, al terminar la discusión del Presupuesto, será también la oportunidad de considerar el proyecto de Escuela Naval.

Un distinguido compañero, un viejo patriota, el señor consejero don Mario Pérez, tiene la pretensión de sostener que toda iniciativa que importe un adelanto moral ó material en el Río de la Plata, ha nacido siempre en este pedazo de tierra. Si es ésta una vanidad local, me acuso de ella, pues comparto sus opiniones, — y la que se refiere á la fundación de una Escuela Naval puede citarse en abono de aquella creencia.

En efecto, sin hacer caudal de diversas tentativas hechas en tal sentido, ni de las aspiraciones expresas de muchos de nuestros repúblicos, quienes, como lo creo hoy, creyeron entonces que en el mar está el porvenir de nuestra Patria, recordaré que esa aspiración se tradujo en ley en el año de 1863, bajo el Gobierno de don Bernardo Berro, es decir, once años antes de instalarse ó de fundarse la Escuela Naval Argentina, que se instaló en 1874, en la *Rossetti*, creo, antes de ocupar la *Chacabuco*. Probablemente aquella ley no pudo ser llevada á la prác-

tica por el estado de guerra en que se encontraba el país.

Exactamente á los diez años — y pido al Honorable Consejo disculpa si estas referencias resultaran fatigosas .... (no apoyados) .... pero no veo otro momento oportuno para hacerlas, — decía que exactamente á los diez años, en 1873, bajo el Gobierno del doctor Ellauri, revivió aquella iniciativa con la ley que creaba la Escuela de Marina Nacional y que corrió la misma suerte que cupo á la de la década anterior.

Por fin, el 13 de Octubre de 1877, si bien con muy escasos elementos, se fundó nuestra primera Escuela de Marina, que vivió tres años y murió bajo el filo de las economías, — elegida como víctima precisamente por las veleidades del derroche. Esa primera escuela fué dirigida por el Teniente de marina don Amabilio Villalpando, y luego por el señor don Nicolás Marotto.

Bajo el Gobierno del señor Teniente General don Máximo Tajes, en 1889, por iniciativa del Ministro del ramo, que lo era entonces el General don Pedro de León, se decretó la fundación de una Escuela de Náutica, anexa á la Academia Militar.

La expectativa de la lucha presidencial que sobrevino, hizo olvidar aquella disposición. Sin embargo, siendo Ministro el señor Teniente General don Luis Eduardo Pérez, por orden de éste se fundó la Academia de Náutica para guardias marinas y aspirantes, que fué suprimida bajo la Administración del

señor Idiarte Borda, — víctima por segunda vez del furor de las economías que parece tener extrañas preferencias con las Escuelas Navales. Esta última fué dirigida por el Comandante don Javier Gomensoro, y luego por el Teniente segundo de marina don César Fournier.

El ex jefe de nuestra Escuadra, Coronel don Jorge Bayley, cuya dedicación y cuyo entusiasmo por la carrera que profesa he podido apreciar, ha pugnado de un modo incansable por la creación de una Escuela Naval, redactando memorias, proyectando ó patrocinando proyectos y haciendo sentir su necesidad ante el Superior.

La tentativa de 1877 tuvo su reglamento presentado por el Teniente Villalpando, obra, — según entiendo, — debida en gran parte al señor don Joaquín Travieso, padre de los ilustrados jóvenes de ese apellido.

En la segunda época de la Escuela, el Teniente Fournier y el de igual clase don Francisco Miranda, alentados por el Coronel Bayley, proyectaron respectivamente dos reglamentos, con el patriótico intento de hacer viable la Academia de Náutica, que languidecía por falta de elementos. Hoy mismo el Poder Ejecutivo tiene á su estudio un proyecto de reglamento para Escuela Naval Militar, formulado por el Teniente primero de marina don Federico García y Martínez, cuyo proyecto he tenido ocasión de juzgar personalmente, como asimismo la indiscutible competencia de su autor. Ese trabajo puede dar base se-

ria para la reglamentación de un verdadero instituto de marina.

La prensa nacional de todos los matices, en todo tiempo, de una manera intermitente, cada vez que la reflexión ha podido proyectar su luz en nuestras vorágines políticas, ha prestigiado y ha pedido la fundación de una Escuela Naval. Con iguales intermitencias y con no menos calor, ese pensamiento ha tenido voz en el Cuerpo Legislativo. Varios de los señores consejeros presentes han tenido ocasión de ser sus intérpretes en diferentes épocas. El actual Jefe Político de la Capital, don Rufino Domínguez, siendo diputado y al discutirse, creo, el presupuesto de 1898, pronunció un elocuente discurso, cuya parte principal traducía esa aspiración. No hace muchos días que el ilustrado consejero doctor don Juan Gil, en este mismo recinto, incluía la fundación de una Escuela Naval entre las reformas de trascendental urgencia.

De modo, pues, que todos estos antecedentes y muchos otros que necesaria y deliberadamente omito, al demostrar que hay valioso material acumulado para la fundación de una Escuela Naval, revelan al mismo tiempo que se ha formado en el país conciencia sobre la bondad y la utilidad de esa institución, al punto de poderse considerar una verdadera aspiración nacional.

No es aventurado suponer que una de las principales causas de no haberse llevado á la práctica lo resuelto por las leyes y disposiciones citadas, sea la

circunstancia de no haberse pronunciado simultáneamente sobre los recursos que su realización demanda.

En el proyecto actual se ha salvado la dificultad de un modo sencillo y sin alterar la suma del Presupuesto General de Gastos, dentro de los recursos asignados á la Escuadrilla de guerra.

Que es esto practicable, no me cabe la menor duda. Por ejemplo: con sólo las economías que pueden hacerse en el número de marineros y otros gastos, sin perjudicar el servicio actual, según mis observaciones personales, pueden obtenerse hasta veinticinco mil pesos anuales, — cantidad suficiente para fundar y mantener en tierra una buena Escuela Naval.

Si esto ofreciese alguna dificultad y si se optara por una escuela flotante, — comienzo que casi todas las naciones han dado á sus Escuelas Navales .... Así, por ejemplo, la Argentina, antes de instalarse en la casa de Rosas, en Palermo, estuvo en la *Rossetti*, en el *Brown* viejo ó *Chacabuco*, en la *Rosales* y en la *Uruguay*, sucesiva y alternativamente; Inglaterra la tuvo en el *Brittania;* Francia, en el *Borda;* España, en el *Asturias;* Perú, en el *Santa Rosa*, etc.... Si se optara, repito, por hacerla flotante, tenemos la *General Suárez*, — la vieja *Tactique*, construída en el arsenal de Cherburgo en 1863, — que ha promiscuado, sirviendo á imperios y á repúblicas, y en cuyo casco de madera la polilla ha hecho tantas celdas, que semeja el panal de una colmena. — Tenemos la *Suárez*, digo, á la que pudiera dársele el descanso que su vejez demanda, convirtiéndola en Escuela Naval, sin

perjuicio de dejarla armada en guerra, por si urgencias imprevistas exigieran utilizar sus decrépitos servicios, pues para todo ello daría el monto de su presupuesto actual.

Tenemos todavía una excelente instalación para Escuela Naval en la *General Artigas*, cuya venta ha sido aconsejada por la sección técnica del Ministerio de Guerra y Marina, y cuyas reparaciones, apreciadas, por lo que se ve, sin el estudio de su casco bajo la línea de flotación, costarían no menos de 25.000 pesos, y que, por otra parte, con la venta de sus máquinas y calderas y su presupuesto actual, daría también con sobrada holgura para la fundación y mantenimiento de una Escuela Naval.

Cada uno de estos medios, combinados ó aisladamente, ú otro mejor que pudiera hallar el Poder Ejecutivo, por estar más en contacto con las necesidades de nuestra marina, demuestran lo que anunciaba antes, es decir, la inmediata y fácil practicabilidad del proyecto.

Estas consideraciones, cuya ampliación haría en el momento oportuno, si fuese necesario, son las que dieron vida á la presente iniciativa, y son las que hacen abrigar la esperanza de que tal iniciativa ha de florecer en la sanción del Honorable Consejo.

Por mi parte, no es sin hondo disgusto que veo figurar en las partidas del presupuesto de nuestras naves de guerra, prácticos y pilotos. La Escuela Naval haría desaparecer en breve esas partidas, cuya supresión exige el decoro nacional.

No es halagador ver que sean la España, la Italia, la Inglaterra y hasta la Escandinavia y el Imperio Moscovita los que provean de prácticos, de pilotos y de capitanes á los barcos que navegan en nuestras propias aguas.

Las grandes naciones estimulan á sus oficiales de mar para que entren á servir en la marina mercante. Fué un teniente de la marina francesa, el pundonoroso capitán que no ha mucho se hundió con el *Bourgogne*, en el luctuoso siniestro.

La Escuela Naval, si tal ejemplo seguimos, al crear para nuestros jóvenes compatriotas una profesión útil y honrosa, hará desaparecer en breve aquella anomalía, y hasta es de esperar que en naves extranjeras, con la insignia capitana, se vean flamear los colores de nuestra bandera.

He dicho antes que en el mar está el porvenir de nuestra Patria, y agrego ahora que esa creencia se une en mi espíritu con el más profundo convencimiento de que la estabilidad y permanencia como nación soberana, están asegurados para siempre en nuestro país.

Esas dos creencias se confunden en mi espíritu en una sola convicción, pues la una y la otra se complementan y se explican.

No voy á demostrar ahora la verdad que enuncian; no hago más que proclamar mi credo: son mi dogma y mi fe. Para explicarlos tendría que hacer la historia de mis ideas y de mis sentimientos desde que abrí los ojos á la luz. Sólo diré que

aquí, donde todos mariposeamos revoloteando en torno de las ciencias — no sé si útil ó estérilmente, — cuando me ha tocado el turno, jamás lo hice sin relacionarlas con el pasado, con el presente y con el porvenir de nuestra nación, y he visto siempre, en todas y en cada una de ellas, la confirmación de mi credo.

Pues bien: si viese hoy definitivamente establecida una verdadera Escuela Naval, sostendría que habíamos puesto sólidamente un pie en el porvenir; que allí están, que en ella estarán los inteligentes obreros que han de dar dirección y universal resonancia á la gran fuerza expansiva acumulada en nuestro país; y si es lícito dar su parte á la fantasía, creería ver renacer de sus cenizas, en esta Arabia Feliz, al fénix del Ática, erigiendo de nuevo, al extremo del Pireo, la estatua de Poseidón, conquistador de los mares. (Muy bien! — Muy bien! – Apoyados.)

Creada la Escuela, si á ello hubiera contribuído en la mínima parte, vería colmada una de mis más grandes ambiciones y me regocijaría pensando haber hecho algo útil en mi patria, cuando viese que nuestra juventud hace brillante irrupción en el campo de mi ciencia predilecta y que informa la carrera del marino; y cuando, sin despojar al cielo de su natural poesía, hunda la experta mirada en la profundidad azul, y en el dilatado horizonte, y en el rayo de luz que une los astros á la tierra, sorprenda el secreto de la hora y la situación absoluta de la nave.

Mientras esto no suceda, no tendremos marina é iremos retardando el hermoso porvenir marítimo que

le está reservado á nuestra tierra. — He terminado.
(Muy bien! — Muy bien! — Apoyados.)

Señor Presidente. — Habiendo sido apoyado el proyecto que presenta el doctor Dufort y Álvarez, pase á la Comisión de Milicias, integrada con el mismo autor del proyecto y con los señores Herrero y Espinosa y Rodolfo de Arteaga.

NOTA. — Ha terminado el siglo, y esta loable iniciativa queda aún en proyecto.

PROYECCIONES FUTURAS

> ....Si nuestra Escuadra es humilde por el número y calidad de sus buques, ha servido y sirve para representar la soberanía nacional y llevar su emblema sagrado á puertos extranjeros, y si alguna vez ha vuelto á nuestro puerto con averías, desmantelada, como dijo el honorable diputado Suárez, ha traído siempre enarbolado bien alto el pabellón nacional, y lo ha traído, además, rodeado de la consideración, del respeto y del elogio de distinguidísimos marinos, cuya autoridad, cuya imparcialidad y cuya alta competencia nadie puede poner en duda.
>
> *(El señor Ministro de Guerra y Marina.)*

La importantísima discusión sostenida en la Honorable Cámara de Diputados con motivo de los aumentos al presupuesto de Guerra y Marina, hará época por las autorizadas versiones vertidas á su respecto

por el señor Ministro y los distinguidos señores diputados que tomaron parte en el debate.

Es la primera vez que la opinión de una Cámara, compuesta de elementos tan diversos, se manifiesta de una manera casi unánime, respecto á la importancia que en nuestras relaciones internacionales y en el porvenir de la República tendrá una marina relativamente fuerte y sólidamente organizada.

No hace muchos días que el notable escritor doctor don Ángel Floro Costa decía, en un importante documento político, las siguientes palabras:

«No hay para qué decir que no tenemos un solo barco serio, en toda nuestra escuadra de faluchos, con que hacer respetar nuestras costas y la integridad de nuestro territorio, no obstante haberse elevado nuestra renta á quince millones de pesos, esto es, la mitad de lo que tienen Chile y la Argentina, cuyos gobiernos, en medio de sus errores y derroches financieros, han sabido reservar algo del gran montón, — lo suficiente al menos para construir marinas poderosas, con que amurallar la integridad nacional y la dignidad de la patria, contra eventualidades posibles, en países predispuestos á rozamientos quebradizos al solo choque de sus respectivos desarrollos económicos.»

La prensa nacional se ha preocupado más de una vez de esta cuestión, y no hace muchos días que un conceptuado diario decía al respecto:

«En verdad que es inexplicable que un país que tiene extensa costa de mar y de ríos caudalosos, un país que tiene por capital una ciudad en la posición que ocupa Montevideo, no tenga sino unos pequeños barcos.

«Siendo, como somos, un país marítimo por excelencia, la marina nos es necesaria, y esa necesidad se hace mayor cada día, al punto que podría decirse que hoy es indispensable.»

Este poderoso movimiento de opinión favorable al desarrollo de nuestro poder naval, demuestra que el Gobierno y el país se preocupan de esta cuestión, como no podría suceder de otra manera, desde que afecta sus más vitales intereses, y por consiguiente, nos es dado creer que no tardará en tomarse alguna iniciativa eficaz para el cambio y aumento de los pequeños buques que tenemos, por otros mayores, provistos de las armas más modernas, con tripulaciones seriamente organizadas y un inteligente cuerpo de oficiales.

Á este respecto decía el diputado señor Rufino T. Domínguez, en uno de los pasajes del conceptuoso discurso que pronunció en la sesión á que nos referimos al principio:

«En este punto, en lo que respecta al aumento de sueldos, estoy de acuerdo con las opiniones del señor diputado Picardo, aunque no lo estoy en sus manifestaciones hechas con respecto á la Marina nacional.

«Creo que esta institución tiene una importante misión que llenar; que si bien en una forma elemental,

incipiente, es el plantel de nuestras fuerzas navales en el futuro,— institución ésta que debemos estimular y robustecer *desde el presente* en cuanto sea posible, para que sirva bien los fines que le están encomendados; aunque creo también que hay urgente necesidad de complementarla, fundando á la mayor brevedad una Academia de Guardias Marinas ó una Escuela Naval donde puedan instruirse los oficiales que se dediquen á esta noble carrera, en los conocimientos indispensables que ella requiere.

«Tenemos una extensión larguísima de nuestro territorio bañado por las aguas del Río de la Plata y del Uruguay, sin tomar en cuenta los ríos interiores, que de un momento á otro pueden ser navegables, y digo de un momento á otro, porque en la vida de las naciones los años son momentos con relación á la vida del hombre. Hoy por hoy tenemos necesidad de buques armados en guerra, por lo menos para servicios tales como vigilar nuestras costas, trasladar fuerzas á distintos puntos del litoral; munición, armamento, víveres, y llenar otras necesidades que son frecuentes en la vida accidentada de la Nación.

«En el porvenir, instruyendo bien á los que se dediquen á esta carrera, las fuerzas navales mejor organizadas y provistas de los elementos necesarios, nos servirán como auxiliar poderoso é indispensable de la fuerza pública de tierra destinada á garantir la integridad de nuestro territorio y la autonomía nacional.»

La necesidad de establecer una Escuela Naval no

es de hoy que se nota. En épocas anteriores, el Cuerpo Legislativo ó el Poder Ejecutivo tomaron iniciativas en ese sentido, que si tuvieron poco éxito, fué debido á las situaciones anormales del país.

En el año 1863 se dictó la primera ley creando un Instituto naval, el primero también en el Río de la Plata (1). La guerra civil que por dos años ensangrentó el territorio nacional, dió por tierra con esa iniciativa que hace honor á la previsión patriótica del Gobierno de aquella época.

Normalizada la situación del país el año 1873, se creó nuevamente una Escuela de Náutica, en la que se cursaron estudios para la marina de guerra y mercante, con el espléndido resultado que se pudo apreciar en los exámenes que se celebraron anualmente hasta 1879, en que dejó de funcionar el establecimiento.

El 18 de Junio de 1889, por iniciativa del entonces Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Pedro De León, se dió un decreto creando una Escuela de Náutica anexa al Colegio Militar; pero sólo se cum-

(1) El Senado y Cámara de Representantes, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder Ejecutivo para la creación de un Colegio náutico de guardias marinas, pilotos mercantes y marineros nacionales.

Art. 2.° El Poder Ejecutivo presentará el presupuesto de los gastos que demande el establecimiento del Colegio á que se refiere el artículo anterior, y propondrá la creación de los recursos que fuesen necesarios.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Sala de sesiones del Senado, Montevideo, Mayo 28 de 1863.

Montevideo, Julio 15 de 1863.—Cúmplase, etc.—BERRO.—LUIS DE HERRERA.

plió el artículo 3.° del decreto en la parte que decía: « publíquese, etc. »

El señor Teniente General Pérez, siendo Ministro en el Gobierno anterior, ordenó la creación de una Academia de Náutica para los Guardias Marinas y Aspirantes de la Armada; pero aunque es muy digna de aplauso esta idea del General Pérez, y aunque hoy sigue funcionando esa clase, no pueden esperarse de ella los resultados que se desean, tanto por su deficiente organización, como por los inconvenientes que se ofrecen á cada momento con los viajes de los buques de la escuadrilla, de cuya dotación forman parte los alumnos.

Creemos que una nueva iniciativa en forma más eficiente tendría mejor éxito, y nos permitimos esperarla del ilustrado General Díaz, actual Ministro del ramo, ó del honorable diputado que lanzó la idea en el seno del Cuerpo Legislativo.

No queremos terminar estas líneas sin dejar constancia de las importantes declaraciones relativas á la marina, hechas por el señor Ministro de la Guerra y varios señores diputados, en la sesión del día 30. Dijo el señor Ministro:

«Nuestros buques, si bien pequeños para lo que exigen las necesidades de nuestras costas, prestan, sin embargo, servicios importantes: más de una vez han llevado el pabellón á los puertos extranjeros, y lo han llevado con honor y han sabido hacerse aplaudir

allí, si no por la magnitud de nuestras naves ó por su fuerza material, cuando menos por la distinción de los jefes y oficiales, por la buena tenida de los buques y por la instrucción y disciplina de sus tripulaciones. Han prestado también servicios positivos y los prestan á cada momento.» Y en seguida enumeró algunos de ellos, que no reproducimos por ser ya conocidos.

El señor diputado Suárez, por su parte, se expresó en los siguientes términos:

« Nuestra pequeña escuadra presta importantes servicios, los ha prestado ya y los presta actualmente. Ha valizado nuestros ríos, ha hecho volar infinidad de cascos que formaban otros tantos escollos para la navegación en la entrada de nuestros puertos, — operación que se hace en todas partes del mundo con personal técnico, con elementos apropiados para operaciones peligrosas como esas ; y sin embargo, nuestros buques lo han hecho solamente con un buzo como extraordinario.

« La cañonera *General Rivera,* — esa cáscara de nuez que cruzó por nuestras calles, — fué en un viaje de instrucción á los mares del Sud; soportó inmensos temporales, cumplió el itinerario de su viaje y llegó á Montevideo, es cierto que con sus embarcaciones menores barridas, con su obra muerta destrozada, con su arboladura deshecha; pero traía en su palo mayor la bandera soñada de la patria.

« En el año 1890 fué á la bahía de Río Janeiro (conjuntamente con la *Suárez*) á saludar el primer

aniversario de la República de los Estados Unidos del Brasil; tomó parte en los festejos y en las maniobras que allí se hicieron, y, yo quiero, señor Presidente, hacer conocer á la Cámara una declaración honrosa para nuestra escuadrilla: la declaración de un contraalmirante norteamericano, que está consignada en el libro de á bordo de ese buque. Decía el contraalmirante americano:

«Si no lo hubiese visto, nunca lo hubiese creído: que la República del Uruguay hubiese estado tan dignamente representada en esta fiesta, no por el poder material de sus buques, sino por su severa disciplina y organización.»

«Esto no lo digo yo: esto lo ha dejado escrito un contraalmirante norteamericano!

«Esa escuadrilla, pequeña, indudablemente, ha servido y sirve para guardar la neutralidad de nuestras aguas: un hecho reciente lo ha probado.

«Cuando la escuadra revolucionaria brasilera vino sobre las costas de Castillos, desde el momento que no se iba á librar un combate naval, el almirante Mello acató la orden de nuestros buques é hizo entrega de aquella poderosísima flota de guerra.»

En esta parte, el señor diputado ha sido mal informado, — lo que no es de extrañarse tratándose de un hecho generalmente ignorado.

Cuando la cañonera *General Artigas* ordenó á la

escuadra revolucionaria del almirante Mello que suspendiera el desembarque del ejército del general Salgado, que estaba efectuando en las costas de Castillos, el señor almirante, valido de su superioridad material, pretendió imponerse y desacatar la orden, apuntando los cañones del *República* á la *Artigas*, á lo que correspondió ésta de igual modo, y mandando además sus botes con gente armada á impedir el desembarque de las fuerzas brasileras.

Ante esta actitud de la *Artigas*, el almirante Mello reaccionó, y, levantando sus botes después de reembarcar la gente que iba en ellos, siguió viaje para Buenos Aires, donde entregó sus naves al Gobierno Argentino, no habiéndolas entregado al Gobierno Oriental por no tener confianza en la neutralidad de éste por carecer de medios necesarios para hacerla efectiva.

Posteriormente hemos sabido, por los mismos tripulantes del *República*, que el almirante Mello se vió en grandes apuros para impedir que sus subalternos hicieran fuego sobre la *Artigas*.

No hay para qué decir lo que hubiera sucedido si aquella gente revolucionaria, irresponsable en la derrota y prevalida de nuestra nulidad marítima, hubiera descargado uno de los cañones de 12^{cm}. que monta el crucero *República*, sobre nuestra cañonera.

Lo que procedería en ese caso sería el apresamiento de la flota revolucionaria ó su destrucción, por el acto pirático cometido; pero no teniendo nosotros ni un modesto crucero de 2.ª clase, á pesar de ser un

país marítimo de gran importancia, hubiéramos tenido que soportar la afrenta hecha á nuestro pabellón, quedándonos con la mentada bravura de los orientales, que tal vez se hubiera manifestado en alguna pueblada *(indignation meeting)*, como la que tuvo lugar cuando los sucesos de la frontera.

Esto nos prueba, una vez más, lo que decía un notable hombre de Estado: «Considero más necesaria á nuestra situación un buque que un ejército; por más numeroso que éste sea, podemos ser insultados impunemente en nuestras costas y en nuestros mismos puertos por un corsario de cuatro cañones.»

Tratándose de defender el honor y la integridad nacionales, teniendo armas, pronto se forman ejércitos, porque todos los ciudadanos se convierten en soldados; pero una escuadra no se puede improvisar, como no se forman marinos por un decreto del Gobierno. De aquí la preferencia que dan todos los países á la organización y fomento de sus fuerzas navales.

El señor diputado doctor Herrero y Espinosa reconoció la importancia que tiene nuestro plantel de escuadra, cuando, oponiéndose á los aumentos pedidos para el ejército por el P. E., dijo: «Deseo que conste que, tratándose del Presupuesto General de Gastos, probablemente yo no me opondría á que se hiciera algún aumento á los jefes de la escuadra, porque he conocido de cerca la laboriosidad y el entusiasmo con que nuestros marinos trabajan en pequeños buques, que tengo la esperanza que sirvan de plantel de una escuadra necesaria para la Nación en lo futuro.»

Después de oir tan autorizadas opiniones, podemos asegurar que, desde el primer magistrado hasta el último ciudadano, están convencidos de la necesidad de fomentar nuestra marina de guerra. Pero no debemos esperar el momento crítico para ponernos á cubierto de lo imprevisto, porque llegado ese momento, nuestro poder marítimo no podría ser aumentado sino con grandes dificultades é ingentes sacrificios, puesto que los buques no se construyen sino á costa de tiempo y de dinero.

Miremos al porvenir y no esperemos nuevas lecciones, para después entregarnos á patrióticas lamentaciones cuando veamos nuestros derechos hollados, nuestros puertos destruídos ó bloqueados y nuestro comercio arruinado. No olvidemos la premisa sentada por el capitán Harris: «Cada unidad de la flota mercante de una nación, es un punto débil y vulnerable en una guerra marítima; del mismo modo, toda población marítima no fortificada.»

Nuestra propia historia se halla llena de ejemplos que nos enseñan lo que hizo la imprevisión de los Gobiernos, que nos quitó la legítima preeminencia que ejercíamos en el Río de la Plata y nos puso á merced de nuestros vecinos, que nos despojaron de lo que indiscutiblemente nos pertenecía.

Con todos estos recuerdos y la experiencia del pasado, ¿habrá alguien que se oponga al fomento de nuestra marina de guerra? Nos resistimos á creerlo, haciendo honor al patriotismo de que siempre han dado prueba los orientales.

Fácilmente debe comprenderse cuán necesaria es una escuadra eficiente, si no numerosa, para una nación debidamente celosa de sus derechos y que tiene setecientas millas de costas y un gran comercio marítimo, y cuán importante es también el hallarse en condiciones de prevenir imposiciones de países poco escrupulosos que desean ser agresivos.

Á bordo de la cañonera *General Suárez*, 5 de Diciembre de 1894.

F. P. MIRANDA.

CONSIDERACIONES

Hace 35 años, iniciándose en el Río de la Plata los estudios náuticos, se fundaba en Montevideo la primera Escuela Naval.

Los gobernantes de aquella época, conociendo perfectamente la importancia militar de nuestra situación geográfica, se ocuparon en formar oficiales de marina para tripular los futuros buques nacionales; pero desgraciadamente, como las turbonadas de verano, pasaron rápidamente aquellos entusiasmos brillantes y muy pronto la calma de la indiferencia se posesionó de quienes pudieron hacer mucho en bien de la marina nacional de guerra.

Pero, cuando nos destrozábamos en guerra fratricida: cuando olvidando sagrados deberes de patriotismo elevado, se echó por tierra instituciones científicas como

lo era por decreto de aquella época la Escuela Naval, los argentinos fundaban la suya, y á pesar de la vida enteramente nómade que ha llevado desde su fundación, hoy se encuentra á la cabeza de las instituciones semejantes de la América del Sud, dando frutos notables, y dotando su potente escuadra de jóvenes instruidísimos, de quienes espera su patria, con justo orgullo, días de gloria y bienestar.

Nada arredró á los argentinos, más previsores que nosotros. Ellos han pasado por momentos en extremo críticos; el mar de sus finanzas, borrascoso casi siempre, pudo impedir el adelanto de esa Marina de guerra, pero, en todo momento, aun cuando el oro rayaba el 500, hacían progresos, aunque lentamente, sus fuerzas navales, sospechando, quizá, los acontecimientos presentes.

Las dificultades que tuvieron para sostener su Escuela Naval, las demuestran sin comentario sus continuas traslaciones, habiendo pasado sucesivamente del *Rosetti* al viejo *Brown,* al antiguo *Rosales,* á *La Uruguay,* á la *Iglesia de la Isla Martín García,* á *La Uruguay* nuevamente, al *Arsenal de Zárate,* á una casa en *El Tigre,* á *San Fernando,* á la *Boca del Riachuelo,* á *Martín García,* al buque *Escalada* (la *Chacabuco*), á la *Avenida Alvear* (en una instalación provisoria), al *Diamante* (pueblo de la provincia de Entre-Ríos), á la *Chacabuco* nuevamente, á la antigua *casa de Rosas* en Palermo, donde se encuentra actualmente; y recién ahora se ha votado una fuerte suma para construir sobre el Río de la Plata un espléndido edificio, que será

la mejor corona que cubrirá gloriosamente á los que sostuvieron la Escuela Naval.

Sin embargo, nosotros, ante los progresos sucesivos de muchos vecinos, y á pesar de haber iniciado los estudios náuticos en el Río de la Plata, hemos decaído gradualmente, y con tristeza en el alma podemos decir que, teniendo las posiciones militares más notables de la costa oriental del Atlántico del Sur, no poseemos un solo buque de guerra con que pretender su defensa.

Las instituciones científicas donde puedan recibir instrucción sólida los jóvenes que se dedican á la noble carrera de las armas, son indispensables.

Sin buscar ejemplos en el extranjero, tenemos la prueba evidente en nuestra Academia Militar.

Cuenta la nación con jefes y oficiales, egresados de esa joven institución, que con sus brillantes inteligencias iluminan con las claridades de la ciencia el futuro porvenir glorioso del bizarro ejército de la patria.

¡Lástima no poder decir lo mismo de una Escuela Naval! Los ríos y costas nacionales están casi desconocidos; no existen trabajos hidrográficos de importancia, tan necesarios comercial y militarmente hablando.

No es la índole de este artículo indicar los estudios hidrográficos que se necesitan hacer ni hablar de la mala iluminación de nuestras costas; pero duele pensar que debido á esas deficiencias ocurren frecuentes naufragios en el Este.

Mañana que se necesite tratar con urgencia la defensa marítima de la República, estos estudios serían inabordables por el tiempo material que reclaman.

Cada vez que se siente agitar algún conflicto internacional vecino, he leído con asombro escritos tratando la Defensa Marítima, de crear en seguida una división de torpederas chicas y grandes, de colocar minas submarinas por todas partes, etc.

Esto no es posible. Para defender nuestras costas con torpederas, hay que saber manejarlas, hay que conocer el torpedo, — estudio que requiere instrucción preliminar en la Escuela Naval y especial en una Estación de Torpedos, — conocer perfectamente nuestras costas, sus puertos y refugios especiales, y como punto capital é indispensable, tener esos mismos puntos de la costa defendidos con buena artillería.

Por otra parte, los torpedos fijos y minas submarinas necesitan, para su manejo, preparación especial, cuyos fundamentos se recogen en la Escuela Naval.

Pretender la defensa marítima nacional con elementos propios, sin fundar á su tiempo una Escuela donde preparar científicamente oficiales de marina, es simplemente una ilusión alimentada quizá por ciego patriotismo.

Podríamos tener todas las torpederas del mundo y nos quedaríamos abriendo la boca sin saber siquiera colocarlas en condiciones de combate.

Es necesario, ante todo, pues, crear la Escuela Naval, y para ello sólo se requiere, en mi sentir, buena voluntad.

La Escuela Naval debe instalarse en tierra, siempre que las circunstancias lo permitan, en un centro de progreso y cultura, de importancia, donde las corrientes

intelectuales se aprecien en todo su vigor y donde el movimiento de cultura se sienta constantemente.

Esa es mi idea. En casi todas las naciones de Europa, la Escuela Naval tiene su instalación en tierra, contando para los ejercicios y maniobras con un buque de condiciones especiales; pero esta forma completa no se obtiene sin gastos extraordinarios.

En su principio, casi todas las naciones extranjeras han instalado su Escuela en uno de sus buques: Inglaterra la tuvo durante muchísimos años en el *Britania*, Francia en el *Borda*, España en el *Asturias*, etc.; lo que indica que es la forma más económica y práctica de establecer instituciones de ese género.

Entre nosotros, creo que la forma más fácil de crearla, teniendo en cuenta razones especiales de economía, sería habilitar al efecto la cañonera *General Suárez*, que si bien tiene el grave inconveniente de no poder navegar en la mar, en cambio, su instalación, sin aumentar el presupuesto de la Marina nacional, dotaría á la Escuadra de oficialidad competente.

Los viajes de instrucción de fin de año, tan necesarios para los aspirantes, se harían perfectamente por el Río de la Plata, y los finales al egresar de la Escuela, podrían hacerse en buques mercantes.

Ahora que entramos en una época de franco progreso, que por todas partes se sueña con la futura grandeza nacional, justo sería colocar en el lugar que le corresponde en América, á la Marina de guerra, recordando que allá por la época de la Independencia, fué en el Río de la Plata la más fuerte y poderosa.

FEDERICO GARCÍA Y MARTÍNEZ.

ESCUELA NAVAL MILITAR

Los Gobiernos, hasta el presente, poco se han preocupado de esta importantísima cuestión, y han dado una preferencia especial al ejército de tierra sobre el de mar, sin estimar que en un país esencialmente marítimo como lo es el nuestro, estas dos instituciones no pueden marchar la una sin la otra.

Si bien es cierto que se han dictado por algunas de las administraciones pasadas, leyes y decretos que ordenaban la creación de una Escuela Naval, y aprobado sus reglamentos internos y planes de estudios, todo se ha estrellado contra la indiferencia por parte de las autoridades encargadas de hacerlos cumplir, — cuando la falta de ejecución no ha obedecido á pretextos de escasez de recursos, ó á la errónea idea de estimar innecesaria la organización y establecimiento de la Escuela Naval.

La Academia que existe actualmente bajo la dirección del Teniente Fournier, fundada por el infrascrito á bordo de la cañonera *General Rivera*, y trasladada á la Capitanía General de Puertos por orden del ex Ministro de Guerra y Marina, General don Luis E. Pérez, que, en honor á la verdad, fué uno de los hombres de Estado que durante su paso por el Ministerio hizo cuanto estuvo á su alcance por el progreso de nuestra naciente marina, no da los resultados prácticos que es-

perábamos; y prueba de ello es que los aspirantes que cursan en dicha Academia, no han podido rendir exámenes del curso correspondiente al año próximo pasado, debido á las faltas continuas de asistencia á ella, por haber estado los buques, la mayor parte del tiempo, ausentes del puerto, en el desempeño de diversas comisiones.

Á más, considero incompatible el estudio de los aspirantes en tierra con sus obligaciones á bordo, puesto que no sólo perjudica el buen servicio de los buques, sino que en la forma en que está establecida, se sale de las reglas generales para el curso de dichos estudios, en cuyo plan no entran las principales asignaturas que exige la marina militar.

Por consiguiente, soy de opinión, salvo el superior criterio de V. E., que dicha clase debe ser suprimida y fundarse una Escuela Naval Militar en debida forma, flotante ó en tierra, ya independiente ó anexa á la Academia General Militar, como se decretó el 18 de Junio del año 1889, debido á la iniciativa del entonces Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Pedro De León, otro de los señores Ministros que tomó gran interés por el progreso de nuestra Marina.

Considero, pues, que ésta es la única manera como podremos formar oficiales idóneos y con los múltiples conocimientos que reclaman los adelantos diarios del arte naval.

ACADEMIA DE ESGRIMA

Por las mismas razones que quedan expresadas anteriormente, relativas á la falta de asistencia de los discípulos, considero conveniente que en el caso de fundarse la Escuela Naval Militar, la Academia de Esgrima debe ser suprimida y refundida en dicha institución.

J. V. Bayley.

Memoria de la Escuadra, Diciembre 1894.

CAPÍTULO III

Jurisdicción marítima

SUMARIO: — Captura del vapor *Fram*. — Curiosa teoría internacional. — El tratado de 1828. — Reconocimiento de la soberanía oriental por los gobiernos argentinos. — Necesidad de un acuerdo. — Navegación de los ríos. — La pesca en el estuario. — Semáforos. — Valizamiento de los ríos de la Plata y Uruguay. — El valizamiento del estuario. — Peligrosas teorías de los argentinos.

CAPTURA DEL VAPOR « FRAM »

La captura del vapor *Fram*, llevada á cabo días pasados por el aviso nacional *General Flores*, en momentos que dicho vapor, auxiliado por dos más, de matrícula argentina, se dedicaba á la pesca con el *bou* en nuestras aguas jurisdiccionales, contraviniendo así disposiciones de nuestras autoridades marítimas, ha dado lugar á toda clase de comentarios en los círculos marítimos, debido á las dudas que surgen, referentes á nuestro límite jurisdiccional en el Río de la Plata.

Sentábanse diversas teorías sobre tan delicado tema, sin nunca llegar á un acuerdo, debido á la falta de medios para ilustrarse en la materia, pues los diversos tratados de derecho marítimo internacional que

existen, tratan muy vagamente la cuestión límite en los mares territoriales y ríos navegables, lo que hace difícil poder formarse un criterio acabado, máxime al tratarse de un río tan caudaloso como el Plata, al que sus mismos descubridores llegaron á denominar *Mar dulce*. Así es que generalmente prevalecía la idea de que el *Fram* había sido apresado arbitrariamente en aguas neutrales, y por consiguiente podría traer una reclamación por parte de sus propietarios; y hasta alguna cuestión internacional, en el caso que también hubieran sido capturados los vapores argentinos que auxiliaban al *Fram* en su clandestina faena, y que lograron escapar debido á su gran marcha. También se ha alegado que el Gobierno no tenía derecho á prohibir la pesca en el canal, por considerarse á éste neutral; y que nuestra jurisdicción terminaba á las tres millas de la costa, por no poder ser nuestro estuario considerado como mar territorial, sino como mar libre, etc., etc.

Como, según parece, los armadores del *Fram* han pretendido violar nuevamente las disposiciones de nuestras autoridades marítimas, probablemente basados en falsas teorías, sin darse cuenta del grave delito en que incurrirían si llevaran á cabo sus propósitos, impulsado por esta causa es que vengo á emitir mi humilde opinión al respecto, para demostrar claramente que el Gobierno estuvo en todo su derecho al mandar apresar al *Fram*, como así mismo apresará á cualquier otro buque nacional ó extranjero que contravenga las disposiciones marítimas vigentes en

nuestras aguas jurisdiccionales, cuyo límite debe considerarse para el Río de la Plata *una línea imaginaria trazada en el centro del estuario,* que dividirá nuestra jurisdicción de la argentina, según las recientes teorías establecidas por el ilustrado doctor Botet de la vecina orilla, en su dictamen fiscal sobre el apresamiento de los vapores *Montevideo* y *Venus*, efectuado el año pasado por los revolucionarios, y cuya parte referente á la jurisdicción marítima del Río de la Plata paso á transcribir:

« No ha llegado el momento de que sea necesario tirar la línea divisoria de la jurisdicción que impera en las aguas del río, entre la República Oriental y la República Argentina; una y otra nación son los guardianes de las garantías que han ofrecido en sus aguas, y ambas, con exclusión de toda otra potencia, son las llamadas á actuar por medio de sus autoridades en el sentido de hacer prácticas estas garantías.

De aquí que esas dos naciones que limitan el Río de la Plata, sean las que puedan vigilarle por medio de su policía fluvial, y que sean sus autoridades las que conozcan y juzguen los hechos que en sus aguas se produzcan.

Pero si ambas naciones tienen la exclusiva jurisdicción sobre el río, ¿hasta dónde se extiende la de cada una?

Tomando á la República Oriental y á la Argentina como dos entidades equivalentes, como dos potencias de igual categoría, es indudable que lo justo, lo pre-

ciso es partir de una línea imaginaria en el centro del estuario del Plata, equidistante de las costas respectivas, para determinar á uno y otro lado de esa línea las aguas sometidas á una y otra jurisdicción.

No puede de ningún punto de vista aceptarse que dentro del Río de la Plata, dentro de sus aguas, pueda haber aguas que escapen á una de esas dos jurisdicciones, porque ello importaría para nosotros y para la República Oriental enajenar la propia soberanía de una parte de ese río, que quedaría librada á la suerte que está reservada á las aguas neutrales. Es decir, reconocer en nuestro río, que nuestras respectivas costas limitan hoy una parte, una faja de aguas donde pueden tener lugar actos que nosotros renunciamos á juzgar y someter á nuestras respectivas leyes.

El carácter territorial del Río de la Plata arranca desde la conquista; los virreyes españoles lo defendieron en nombre de la soberanía de España, cuando se oponían á su libre navegación y mantenían el monopolio del comercio de la madre patria en sus aguas. — Cuando más tarde, en 1809, el virrey Cisneros aceptaba el tratado con la Inglaterra, en que permitía la navegación del río y comercio de sus puertos con los buques de su bandera, era una concesión que se hacía como en cosa propia, y abriendo las puertas del estuario del Plata para que ese comercio se efectuara bajo la soberanía que de hecho se tenía establecida en él.

De 1810 adelante, en los diversos actos que suce-

sivamente se produjeron en el sentido de nuestra constitución como Estado independiente, se estatuye siempre sobre la navegación de los ríos, sin excluir en manera alguna el estuario del Plata, que fué siempre considerado como río perteneciente al territorio del Estado.

El Congreso de la Confederación dió su ley estatuyendo sobre la libre navegación de los ríos, — y siempre consideró al Río de la Plata como comprendido dentro de sus disposiciones, legislando sobre algo que le pertenecía, sin discusión ni duda absoluta sobre su soberanía.

Más tarde, hoy mismo, se ejecutan actos, se practican obras, se levantan faros que por nuestra parte determinan la entrada al río, y con su luz misma se anuncia al viajero que ese faro es la entrada al territorio de las Repúblicas del Plata.

Teniendo, pues, en cuenta que en el Río de la Plata no existen aguas neutrales en el sentido estricto de la palabra, ni pueden existir sin mengua de nuestra propia soberanía, — y considerando, por otra parte, que la única limitación á la jurisdicción que podría aceptarse, sería la línea imaginaria á que me he referido, que pusiese en iguales condiciones á las naciones que limitan sus costas, pienso que cualquier estipulación que pueda existir en tratados ó convenciones que tales cosas contraríen, serían estipulaciones sin valor alguno, ó que, por lo menos, nunca pudieron referirse al Río de la Plata, pues no es factible que en esas estipulaciones hayamos entendido, ni

nosotros ni los orientales, renunciar á una soberanía que nos dan nuestros propios antecedentes.

Al hacer esta consideración, me refiero al tratado de 1889, aprobado por ley de 11 de Diciembre de 1894, celebrado con la República Oriental, Chile, Bolivia, Perú é Imperio del Brasil, cuyo artículo se presenta por algunos como argumento para negar la jurisdicción de los tribunales argentinos sobre los hechos que motivan este proceso, por la circunstancia de que ellos hayan tenido lugar fuera de las aguas comprendidas dentro de las cinco millas de la costa argentina ó de sus islas, — sosteniendo que el caso está comprendido dentro del artículo del mismo tratado, que estatuye sobre los hechos que se produzcan en aguas neutrales.

Si bien es cierto que el mencionado artículo establece que las aguas territoriales de los países contratantes son las comprendidas dentro de las cinco millas de la costa ó islas, es indudable, por el carácter del tratado mismo que las encierra, que tal limitación sólo está establecida para las costas marinas, á fin de determinar la acción que á cada potencia corresponde sobre los confines de su territorio en el océano; pero por ese tratado, en que han intervenido cinco naciones americanas, no han entendido ni podido nunca entender que, al ajustar tal cláusula, renunciaban á la propia jurisdicción que cada una tiene sobre las aguas que son naturalmente territoriales de cada una, como son los respectivos ríos y otros caudales de agua interiores y limitados.

El tratado en cuestión, pues, no ha podido comprender al Río de la Plata, ni á sus afluentes, ni otros ríos de la República, porque no puede aceptarse que la República Argentina ni la Oriental hayan consentido en amenguar y cercenar su soberanía sobre el Río de la Plata, aceptando la existencia de una faja de agua considerable, extraña á la jurisdicción respectiva.

De estas consideraciones surge claramente la inaplicabilidad de la regla del artículo sobre aguas territoriales para el Río de la Plata, y por ende, la inaplicabilidad del artículo del mismo tratado que establece que, en casos como el presente, ha de ser necesario echar mano de la bandera del buque para saber las autoridades que han de juzgar los hechos.»

Á mi juicio, la precedente doctrina ha quedado de hecho establecida para determinar en lo sucesivo nuestra jurisdicción en los ríos de la Plata y Uruguay, y ella deja demostrado claramente que, aunque el vapor *Fram* hubiera sido capturado á veinte millas de la costa, dada la altura en que se encontraba, hubiera sido legalmente capturado.

El Gobierno, con las acertadas medidas que ha adoptado referentes á la pesca, no ha hecho más que velar por los intereses nacionales con la mayor imparcialidad y cordura.

JORGE V. BAYLEY,
Capitán de navío.

Noviembre 9 de 1898.

CURIOSA TEORÍA INTERNACIONAL

I

Haciendo un paréntesis á las cuestiones electorales, dedicamos un pequeño artículo días atrás al examen de la curiosa doctrina adelantada por *La Nación* de Buenos Aires, según la cual la captura de los vaporcitos dedicados á la pesca, en contravención de disposiciones del Gobierno Oriental, es un acto ilegítimo, por haberse verificado á más de tres millas de nuestras costas, donde, según el más autorizado órgano de la prensa argentina, termina nuestra jurisdicción en el estuario. Más allá, las aguas, á estar al ilustrado colega, son *neutrales*. Tal era su inapropiada expresión, que traducida al lenguaje del derecho internacional, equivalía á decir aguas libres, como las de alta mar, no sujetas á ninguna jurisdicción privativa.

Demostramos que tal concepto jurídico internacional era una novedad respecto del Río de la Plata, pues jamás á nadie hasta ahora se le habrá ocurrido considerar al Mar dulce de Solís como un verdadero mar, desprendido del dominio y jurisdicción de los dos Estados ribereños, por cuya concesión está abierto á todas las banderas, pero sin perjuicio de mantener ambos su soberanía sobre el gran río. Si sus aguas

hubieran de reputarse libres más allá de la parte costera ó territorial, entonces los dos Estados renunciarían á la jurisdicción del estuario, que vienen ejerciendo sin disputa desde que nacieron á la vida independiente, como antes la había ejercido el gobierno colonial.

Pues bien: esta teoría tan incomprensible en órgano de tal ilustración, es nada al lado de la que ayer empieza á desarrollar, prometiendo hacer sobre este tópico toda una campaña, el diario más popular de la Argentina, siempre con el propósito de justificar la reclamación diplomática sobre el apresamiento de los buques pescadores.

La Prensa no dice, como *La Nación*, que las aguas del Río de la Plata sean libres; todo lo contrario: sostiene que el río que lame nuestra tierra es privativamente argentino, no teniendo la República Oriental dominio sino hasta las tres millas de las costas, y perteneciendo todo lo demás á la soberanía argentina, y aunque empieza por asegurar que, dados los vínculos de verdadera amistad que ligan á los dos Estados del Plata, jamás estas cuestiones pasarán de discusiones de familia, concluye que es necesario poner en claro, una vez por todas, un orden de derechos que cada día se harán más valiosos para la seguridad nacional.

Según esas doctrinas, nuestra posición en el Río de la Plata sería tan precaria, ó poco menos, como la que el Brasil nos ha creado en la Laguna Merín. Podríamos navegar en el Río de la Plata por conce-

sión de la Argentina, sometidos á su jurisdicción como cualquier otra nación, pero no por derecho propio como ribereños, y careceríamos de dominio conjunto con ellos; el estuario les pertenecería de ribera á ribera y podrían llegar á ejercer soberanía, apoyándola con sus buques de guerra, según ha propuesto la misma *Prensa*, hasta tres millas de Montevideo, á las barbas de nuestra autoridad.

Por fortuna, este importante órgano de publicidad argentino no goza de gran influencia en la Casa Rosada y no hay ni el menor temor de que sus teorías informen la reclamación que se dice va á interponer aquel Gobierno al nuestro. No podemos creer que haya un gobernante argentino tan falto de equidad que venga á sostenernos que los orientales no tenemos el derecho de llamar nuestro al río donde están nuestros principales puertos y por donde nos comunicamos con el mundo.

Debíamos aguardar el desarrollo de la argumentación que promete continuar el gran diario argentino; pero en lo que ha empezado por adelantar, como base del debate que, según él, próximamente va á ocupar la atención de las dos cancillerías, hay ya como para juzgar la inaudita teoría sobre dominio exclusivo del Plata.

Á la misma *Prensa* se le escapa la confesión de que nadie hasta ahora ha osado exponerle al Estado Oriental semejante pretensión, que lo colocaría en una situación de inferioridad internacional que, si ya es sublevante tratándose de los territorios poco po-

blados que limitan la laguna Merín, sería insoportable tratándose de la jurisdicción del río á cuyos bordes se sienta la capital de la República.

He aquí las antiguallas que ha ido á desenterrar el diario argentino, como fundamento del título exclusivo á un río que es divisorio entre los dos países, y la declaración ingenua de que se trata de algo así como de un descubrimiento paleontológico:

« Apenas habrá existido, dice, un pleito más largo que éste del dominio y soberanía sobre las aguas del Río de la Plata; pero también se sabe que él quedó resuelto en definitiva, en la situación creada por el Tratado de San Ildefonso de 1.° de Octubre de 1777, que es la ley trasmitida por España á sus colonias de esta parte de América, en todo cuanto allí se estipuló expresamente.

No obstante, y á pesar de sucesivos actos posteriores, ejercidos en nombre y en ejercicio de la soberanía del pueblo argentino, no ha dejado nuestro Gobierno, por su tradicional y en parte heredada incuria, de permitir que sus clarísimos derechos sean puestos en peligro y aun agredidos sin reserva, *y sin que jamás hubiese exigido un categórico é intergiversable reconocimiento de su jurisdicción y potestad soberana.* »

La pretensión que se descorre es la de que, sin sospecharlo ni argentinos ni orientales, hasta el momento en que al ilustrado colega se le ocurrió la feliz

idea de estudiar el asunto, el Río de la Plata no es un río como los demás que dividen Estados, en los que, según las conocidas reglas del derecho internacional, el dominio y jurisdicción se dividen entre los ribereños por la línea imaginaria que pasa por el medio del río, ó por el medio de la canal ó talweg, según los casos.

En materia de derecho público, estos Estados del Plata, tan asimiladores de todos los principios liberales, no habrían ido ni á donde llegaron los retardatarios del Congreso de Viena; y la Argentina de hoy no tendría inconveniente, en las postrimerías del siglo XIX, en sostener teorías filiales de las de Rosas, sobre esta misma materia de derecho internacional fluvial.

Todavía á don Juan Manuel no se le ocurrió negar el condominio de la República sobre los ríos que nos separan — ó más bien, que nos unen — con la Argentina, sino que sostenía que, como consecuencia del condominio, no podíamos abrirlos á la libre navegación sino de acuerdo con él.

Recordamos una tesis sostenida hace años por el doctor Rufino Elizalde y juzgada como una excentricidad en ambas orillas, según la cual el río Uruguay no es de las dos naciones, — no era de la nación á la que da nombre, sino tan sólo argentino; — pero ni aún entonces se tuvo la extravagancia de sostener que lo mismo sucede con el Río de la Plata.

Habráse visto ya que, á pesar de las investigaciones de archivos á que el colega se ha entregado, para

descubrir el título que su país había dejado extraviado hasta aquí por incurable incuria, toda su documentación se reduce á citar el tratado de San Ildefonso, ni más ni menos que si sobre ese pergamino del otro siglo, informado en los principios jurídicos de entonces, no hubiesen llovido las reformas del derecho internacional, la revolución americana, los tratados que consagraron nuestra independencia y sesenta y ocho años de jurisdicción indiscutida sobre el río.

Se sabe que, por el tratado de San Ildefonso, las coronas de España y Portugal creyeron que ponían fin á sus cuestiones territoriales, estableciendo los límites que debían separar las posesiones españolas y portuguesas en América.

Es el último pacto entre las metrópolis, y con arreglo á él han pretendido las repúblicas de origen español definir sus litigios de límites con el Brasil.

Allí se estableció que la navegación de los ríos de la Plata y Uruguay perteneciera exclusivamente á la corona de España; y la Argentina, según el articulista, ha heredado de la metrópoli, entre tantos otros bienes inestimables, ese dominio privativo sobre las aguas del Plata, reservado por el tratado de San Ildefonso; y no renunció á él, ni lo compartió con la República Oriental, al firmar el tratado preliminar de paz de 1828, que nos erigió en nación independiente.

No parece sino que al repartirnos el rico patrimonio colonial, los argentinos fuesen hijos y los

orientales entenados, cuando los primeros no se contentan con su inmensa porción legítima, sino que algunos de ellos todavía pretenden que el modesto legado de los segundos no lo fué con todos los accesorios y prerrogativas propios de los pueblos independientes, sino retaceado y empequeñecido, aun en lo que es de derecho común entre todos los pueblos civilizados.

Frente á un Estado que derivase su existencia de Portugal, cabría oponerle el tratado de San Ildefonso, — y aun eso sería de pésimo y rancio gusto, á ochenta y tantos años del tratado de Viena, que fijó el nuevo derecho de gentes de los ríos internacionales ; — pero frente á un Estado que era parte del Virreinato y heredero á tan justo título como el argentino en las ventajas que el causante común pudo obtener por el tratado, la cosa tiene verdaderamente gracia.

Vale, sin embargo, la pena de no tratar ligeramente ni de descuidar estas doctrinas. Volveremos sobre el asunto, examinándolo á la luz de los tratados y de las prácticas internacionales mantenidas por los dos pueblos.

EL TRATADO DE 1828

II

La novedosa teoría de *La Prensa* de Buenos Aires sobre propiedad exclusiva de la Argentina al Río de la Plata y exclusión de la jurisdicción oriental, estriba

en que el estuario no está sujeto á los principios generales del derecho internacional, sino á un derecho positivo especial, creado por los tratados.

Se sabe que por regla casi universal hoy, los ríos, lagos, etc., pertenecen á las naciones ribereñas, dividiéndose la soberanía, unas veces por la línea imaginaria que se supone que pasa por el medio de las aguas, y otras por el medio de la canal ó talweg.

Esta regla de derecho y de equidad sólo admite dos excepciones, las que en los tiempos modernos son cada vez más raras de encontrar: una, la de que existan tratados que la deroguen: tal es nuestro caso de la laguna Merín, que parece no fuera una humillación suficiente de nuestro orgullo nacional, cuando se pretende relegarnos á otra excepción del derecho común, nada menos que respecto del Plata. — La otra excepción admitida es cuando existe exclusiva y remotísima posesión por parte de uno solo de los ribereños.

Nos suponemos que nadie tendrá el coraje de decir que ni bajo el gobierno español ni bajo los gobiernos patrios, la posesión del Río de la Plata haya sido exclusiva de los habitantes de la otra orilla. En el hecho y el derecho, por los actos de navegación y por los tratados, leyes, reglamentos, faros construídos, impuestos cobrados, disposiciones sanitarias, etc., el dominio y posesión han sido usados tanto por argentinos como por orientales, sin que nunca, jamás de la vida, se le haya ocurrido á nadie, hasta el día en que *La Prensa* hizo su descubrimiento, que es sólo por mera tolerancia que este Estado usase de las aguas del estuario y

ejerciese toda suerte de actos de jurisdicción. Sería tarea bien fácil la de enumerar actos positivos del dominio, pero no habría objeto en hacerlo, cuando el mismo diario argentino, según hemos visto, ha empezado por confesar que « jamás á su país se le ha ocurrido exigir un categórico é intergiversable reconocimiento de su potestad soberana. »

El dominio exclusivo que se alega, no es el que emana del derecho viviente, de la posesión secular sostenida, en concepto de único dueño: es el fantástico dominio de los reivindicantes con títulos del siglo pasado, nunca ejercitados, comidos por la polilla, destruídos, aunque algo valieran, por la obra de generaciones que se han sucedido al amparo de la ley de las naciones, tal cual la han formulado los congresos y las prácticas liberales de nuestro siglo.

¿ Pero es que ese mismo título colonial que se alega, da siquiera color á este pleito, tan poco generoso, que se incita á promover al hermano menor y menos favorecido?

El tratado de San Ildefonso, que reservó la navegación y dominio del Plata para España, no vale absolutamente nada como título de la Argentina al dominio exclusivo que ella jamás ha pretendido tener sobre el estuario, con respecto á otro ribereño que también deriva su existencia, su lengua, su población y su civilización de España.

Desde que la Banda Oriental formaba parte del Virreinato del Río de la Plata, es evidente que tan sucesora de la metrópoli es la nacionalidad oriental como

la nacionalidad argentina. Suponemos que Sus Majestades Católicas no tenían más predilecciones por sus súbditos de occidente que por sus súbditos de oriente. La pretensión de ser sucesora á mejor título en las cosas que, como el río que nos divide, son igualmente necesarias á la vida de los dos pueblos, es completamente gratuita. Ni España hizo cesión, mejorando á los argentinos en perjuicio nuestro, ni habría valido que la hiciera, cuando ya estábamos desmembrados del poder colonial y necesitábamos la comunidad de las aguas para nuestro desarrollo como nación.

Este pequeño territorio lo hemos heredado con todas las prerrogativas, con todos los accesorios que un país necesita para desenvolverse libremente, y no en una situación inferior en derecho con respecto á las otras secciones desprendidas de la vasta monarquía española.

La argumentación de *La Prensa* estriba en pretender que la Argentina sea única heredera de España y del dominio privativo que ésta se reservó por el tratado de San Ildefonso. Acabamos de ver el error de esa pretensión de mayorazgo excluyente; pero, además, ¿es cierto que por tratados y actos posteriores no hubiese la República hermana reconocido el condominio de la República Oriental en las aguas del Plata?

La Nación Argentina, dice *La Prensa*, heredó de España la totalidad de los dominios territoriales, marítimos y fluviales inherentes al Virreinato; y con respecto al Río de la Plata, la soberanía argentina no ha sido jamás restringida sustancialmente, ni en el tra-

tado de paz con el Brasil, que es ley fundamental de la República Oriental, ni en los posteriores que rigen estas relaciones.

Aunque así fuere, su tesis sería falsa: primero, porque en la parte que nos concierne somos tan herederos del Virreinato como los argentinos; y segundo, porque para justificar sus pretensiones á la exclusividad del dominio del Plata, no basta el hecho negativo de que no existiesen tratados por los cuales se establezca expresamente que la jurisdicción sobre el río es compartida con la República Oriental, sino que sería menester que los hubiese en el sentido contrario de conferirle ó reconocerle el dominio exclusivo á la Argentina. En efecto, la comunidad de los ríos internacionales entre los ribereños es la regla general, casi universal hoy, del derecho de gentes, y por consiguiente no necesita de pactos que la declaren. Lo que necesitaría ser establecido por pacto expreso, para engendrar un derecho excluyente, es el régimen odioso de excepción por el cual el río que baña dos países no pertenecería, sin embargo, sino á uno solo de ellos.

¿Pero está bien cierta *La Prensa*, cuando estampa que por el tratado de 1828, al reconocer y proclamar el Brasil y la Argentina la existencia de la nación Oriental, no reconoció también la segunda, no sólo implícita, sino explícitamente, los derechos naturales de la nueva nación á los ríos que dividen los dos Estados?

Habría sido muy explicable que el tratado de 1828 nada dijese sobre el particular, tan es claro que la cosa

iba de suyo; pero un incidente notable y notorio de la negociación (notorio, porque ha sido recordado por diversas veces, principalmente por el doctor Carlos María Ramírez, cuando las excentricidades análogas del doctor Elizalde sobre exclusivo dominio argentino del río Uruguay) dió ocasión á que los plenipotenciarios y el tratado mismo se pronunciaran sobre el dominio en comunidad que la nueva nacionalidad adquiría, ó más bien conservaba sobre los ríos limítrofes, y con especialidad sobre el Río de la Plata.

Discutíase en Río Janeiro el tratado preliminar de paz, entre los plenipotenciarios brasileros y los plenipotenciarios argentinos. En la conferencia del 26 de Agosto de 1828, los plenipotenciarios argentinos, ó sea la *Legación de las Provincias Unidas*, como dice el protocolo respectivo, *llamó la atención de los Ministros de S. M. Imperial hacia un artículo que, á juicio de la Legación, era de un interés vital para ambos Estados, y cuya redacción presentaba, no obstante que haría en ella las alteraciones que de común acuerdo se considerasen oportunas, con tal que no alterasen el sentido y objeto del mismo artículo, de la letra siguiente:* «Ambas altas partes contratantes se comprometen á solicitar, juntas ó separadamente, de S. M. el rey de la Gran Bretaña, su garantía para la libre navegación del Río de la Plata, por espacio de quince años.»

Defendiendo el artículo propuesto dijeron, entre otras cosas, los plenipotenciarios argentinos: «La creación de un Estado nuevo é independiente en la Banda

Oriental, *de una extensión litoral prolongada en el Río de la Plata, y dueño de los mejores puertos*, exige la adopción de medidas preventivas contra todos los obstáculos que en el transcurso del tiempo pudiese hacer nacer ese nuevo Estado, ya por imposiciones ó restricciones, QUE EN USO DE SU DERECHO RECONOCIDO INTENTASE APLICAR, ya por una influencia extraña que pudiera apoderarse de los consejos de un gobierno naciente *para optar á privilegios en la navegación, con perjuicio de los intereses comerciales de ambos Estados.*»

Tan reconocían los firmantes del tratado de 1828, por parte de la República Argentina, la soberanía que conjuntamente con la Confederación tendría la nueva nacionalidad sobre el Río de la Plata, como consecuencia de ser ribereña, que procuraron, como se ve, precaverse del mal uso que en perjuicio de su país podría hacer el Estado Oriental, y en previsión pedían la garantía de la Gran Bretaña para garantir la libre navegación.

El Brasil no admitió la necesidad de demandar esa garantía; pero como resultado de la gestión de los plenipotenciarios argentinos, es que se redactó el artículo adicional de la Convención de Paz, que dice así:

«Ambas altas partes contratantes se comprometen á emplear los medios que estén á su alcance, á fin de que la navegación del Río de la Plata, y de todos los otros que desaguan en él, se conserve libre para el uso de los súbditos de una y otra nación, por el tiempo

de quince años, en la forma que se ajustare en el tratado definitivo de paz.»

El artículo adicional carecería de todo sentido, de toda explicación, si el Río de la Plata fuera y continuara siendo total y exclusivamente argentino.

En este caso habría bastado que la Argentina hubiese pactado su libre navegación con el Brasil.

Con razón la misma *Prensa* decía que jamás á su país se le ha ocurrido exigir un reconocimiento de su potestad soberana, en sentido de exclusiva, sobre el Plata!

Conque no vuelve uno de su asombro de que eso se le haya ocurrido á un órgano tan ilustrado y serio de la opinión argentina!

Sí, jamás, á ningún gobierno de su país eso se le ha ocurrido, y, por el contrario, abundan los documentos públicos en que está reconocida la comunidad fluvial.

Todavía el demostrarlo nos dará tema para otro artículo.

RECONOCIMIENTO DE LA SOBERANÍA ORIENTAL POR LOS GOBIERNOS ARGENTINOS

III

Jamás se le ha ocurrido á la Argentina, según se adelanta á decirlo *La Prensa*, para dar mayor mérito á su descubrimiento, exhibir semejante pretensión á la jurisdicción exclusiva sobre el Plata.

En cambio, podemos decir nosotros, abundan sus reconocimientos de la comunidad de las aguas del estuario con la República Oriental.

Acabamos de ver esa declaración explícita en el acto mismo de surgir nuestro país á la vida institucional, en el artículo adicional del tratado de 1828.

En la larga discusión que Rosas mantuvo cuando pretendió cerrar los ríos á la navegación, tampoco se le ocurrió nunca sostener la tesis de la soberanía exclusiva á favor del tratado de San Ildefonso, y de ser la Confederación heredera de España en todos los derechos del Virreinato del Río de la Plata, no obstante que tan favorable le habría sido para fundar su política internacional y defender la clausura. En efecto, si el Río de la Plata, y como una consecuencia lógica, también sus afluentes fueran puramente argentinos, no habría mejor razón que esa para fundar un régimen discrecional. Siendo el río exclusivamente argentino, podía abrirlo ó cerrarlo á las demás banderas, inclusive la Oriental, según le pluguiese.

El órgano de Rosas reconocía la comunidad fluvial; pero agregaba que, como consecuencia de tal comunidad, la República Oriental por sí sola, sin el concurso de la Confederación, no podía abrir los ríos á la libre navegación,— admitiendo también la recíproca de que la Confederación no podría conceder tal permiso á los pabellones extranjeros, sin la aquiescencia y acuerdo de la República Oriental. Como se ve, *La Prensa* se ha ido más allá que *El Archivo Americano.*

Por supuesto que los gobiernos argentinos poste-

riores, presididos por hombres liberales, que habían hecho bandera contra la tiranía derribada en Caseros, de la libertad de navegación de los ríos, y venían proclamando las ideas más avanzadas del derecho público, no podían desenvolver desde el poder los principios anticuados sobre propiedad de ríos divisorios de Estados que se ha permitido resucitar el gran diario argentino en las postrimerías del siglo XIX.

Precisamente en seguida de Caseros, la República celebró con el Brasil los tratados de límites, comercio y navegación, con que vinimos á pagar nosotros el concurso del «pueblo corredentor», como se cantaba en Buenos Aires por entonces al Imperio.

Los sacrificios de territorios que nos impusimos, en beneficio especial de la Argentina, á quien los ejércitos aliados redimían de la tiranía de Rosas, no son como para atenuar el juicio que merecen estas nuevas doctrinas sobre retaceos del pequeño patrimonio que ha quedado á los orientales.

Nuestro tratado de comercio y navegación con el Brasil contiene disposiciones sobre navegación del río Uruguay, pero haciendo expresa referencia al Río de la Plata. Si no se singulariza tanto con éste, es porque su navegación libre había quedado fuera de cuestión, como hemos visto, por el artículo adicional del tratado preliminar de paz de 1828.

La República pacta ahí como Estado ribereño, con soberanía indiscutible sobre el Río de la Plata y su afluente el Uruguay.

Después de declarar el artículo 14 que ambas altas

partes contratantes convienen en declarar común la navegación del Uruguay, se obligan, por el artículo 15, á invitar *á los otros Estados ribereños del Plata y sus afluentes,* á celebrar un acuerdo semejante, con el fin de hacer libre *para los ribereños* la navegación de los ríos Paraná y Paraguay.

Si los otros Estados ribereños no quisieren arribar á un acuerdo respecto de los arreglos necesarios para dicho fin, las altas partes contratantes reglarán por sí solas, como les fuere más conveniente, la navegación del Uruguay y sus afluentes de la margen oriental.

El tratado contiene además las disposiciones siguientes sobre la isla de Martín García, invocando la República, al pactarlas, su calidad de Estado ribereño, ó, lo que es lo mismo, condómino en el río:

Reconociendo las altas partes contratantes que la isla de Martín García, por su posición puede servir para embarazar é impedir *la libre navegación de los afluentes del Plata,* en que son interesados todos los *ribereños,* reconocen igualmente la conveniencia de la neutralidad de la referida isla en tiempo de guerra, *ya entre los Estados del Plata,* ya entre uno de éstos y cualquier otra potencia en utilidad común y *como garantía de la navegación de los referidos ríos,* y por eso convienen:

1.° En oponerse por todos sus medios á que la soberanía de la isla de Martín García deje de pertenecer *á uno de los Estados del Plata, interesados en su libre navegación.*

2.° En solicitar el concurso de los otros Estados ri-

bereños para obtener de aquel á que pertenece ó venga á pertenecer la posesión ó soberanía de la mencionada isla, *que se obligue á no servirse de ella para embarazar la libre navegación de los otros ribereños;* á consentir en su neutralidad en tiempo de guerra, así como en los establecimientos que fueren necesarios *para la seguridad de la navegación interior de todos los Estados ribereños.*

¿Se objetará que la Argentina fué extraña á este tratado? No lo hará el ilustrado colega argentino, pues harto le consta que en Mayo de 1852, *el brigadier general don Justo José de Urquiza, gobernador y capitán general de la provincia de Entre-Ríos, general en jefe del gran ejército aliado de Sud-América, y encargado de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina, garantió el cumplimiento de todos los tratados celebrados el 12 de Octubre de 1851 entre el Brasil y la República Oriental.*

Abundan los actos de reconocimiento de la soberanía oriental sobre el Río de la Plata, mientras no se encuentra un solo caso en que la Argentina haya sostenido el dominio exclusivo que ahora se pretende.

Sólo recordamos que aberración semejante haya sido sostenida, no respecto del Río de la Plata, sino del Uruguay, en artículo publicado en *La Nación* hace unos quince años, atribuído al doctor don Rufino de Elizalde, y que le valió toda una paliza jurídica, propinada por Carlos María Ramírez desde estas mismas columnas.

Aparte de la doctrina internacional y de los trata-

dos de 1828 y 1851, que á nuestro turno hemos invocado, aquel gran condensador de cuanto interesaba á los orígenes ó al porvenir de nuestra nacionalidad, archivo enorme cuya desaparición temprana más se lamenta al abordar cualquiera de estos asuntos, invocó también este antecedente que remacha la demostración del derecho uruguayo, tan ligeramente puesto en duda por *La Prensa:*

En 1873, con motivo de la insurrección de Entre-Ríos, los cruceros argentinos solían invadir en el Uruguay las aguas jurisdiccionales de nuestro país. — Reclamó el gobierno del doctor Ellauri. Quiso el gobierno de Sarmiento excusar el abuso alegando que los hechos tenían lugar *en aguas indeterminadas.* Pidió explicaciones de esta frase nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, que lo era entonces el doctor Pérez Gomar; y á su vez, en nota de 23 de Julio de 1873, el doctor don Carlos Tejedor, Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina, satisfizo la exigencia con esta declaración intergiversable:

« El gobierno argentino piensa que están indeterminadas las aguas territoriales del Río Uruguay y Río de la Plata porque, *comunes ambos ríos á las dos Repúblicas,* la anchura de ellos y la situación de algunas de sus islas no permiten, ó por lo menos sujetan á error, la *aplicación práctica del derecho de gentes que divide por mitad en estos casos la jurisdicción.* — Con esta afirmación, sin embargo, no ha querido el gobierno argentino, como V. E. parece in-

dicarlo, darse un pretexto para violar *el territorio fluvial de esa República, ni menos establecer una doctrina contraria á sus derechos.* »

¿Se quiere algo más terminante?

Nunca, como lo ha dicho la misma *Prensa*, el gobierno argentino, ni por el órgano de sus cancillerías, ni por decisiones de sus altos tribunales, ha pretendido la exclusividad en la jurisdicción del Río de la Plata. Hemos visto las manifestaciones de sus gobiernos; en cuanto á las decisiones de sus tribunales, está bien fresco el caso del apresamiento del *Venus* y el *Montevideo* por los revolucionarios nacionalistas, durante nuestra última guerra civil. Los asaltantes de esos vapores pretendieron que el acto por ellos perpetrado no caía bajo la jurisdicción argentina porque había tenido lugar á más de cinco leguas de la costa de aquel país, é invocaban el artículo 12 del tratado de derecho internacional penal, suscrito en Montevideo en 1889 y ratificado por el Congreso Argentino en 1894. El doctor Botet, representando al Ministerio Público Argentino, sostuvo la inaplicabilidad de esa disposición, demostrando que ella sólo podía referirse al mar territorial y no á las aguas del Plata, donde no existen aguas libres, estando todo el río sometido á la jurisdicción argentina ó á la oriental, según que los actos se realicen á uno ú otro lado del *talweg*.

Como en el caso ocurrente la toma de los vapores había tenido lugar en aguas argentinas, según la di-

visión de la línea imaginaria que se supone pasar por el medio del estuario, el doctor Botet sostuvo la jurisdicción nacional, habiendo prevalecido su opinión en el fallo de la Corte; pero de ella misma se desprende inequívocamente que si el hecho hubiera tenido lugar más acá del *talweg*, los tribunales argentinos lo habrían reputado de la competencia de los tribunales orientales.

Ninguna duda sombrea nuestro derecho. No podemos creer que el gobierno argentino se atreva á fundar una reclamación en su soberanía exclusiva sobre el río, que es el gran camino para comunicarnos con el Universo. Con esas pretensiones sólo conseguirá la prensa de la otra orilla despertar recelos, hoy completamente adormecidos, sobre las tendencias absorbentes de la que los orientales no hemos dejado de llamar, con admiración y cariño, la *patria grande*.

La Razón, Diciembre de 1898.

NECESIDAD DE UN ACUERDO

No existiendo un tratado internacional que determine la jurisdicción sobre los ríos de la Plata y Uruguay, no puede admitirse otra teoría que la establecida por el derecho internacional marítimo; á saber: « Con respecto á los ríos navegables, debe tenerse presente que, si lo mismo las fuentes que la embocadura se hallan en los dominios del soberano territorial, á éste co-

rresponde la propiedad y la jurisdicción del río entero; pero si la corriente de agua forma el límite de dos países distintos, ó atraviesa diversos Estados en su curso, entonces su navegación es libre, á no ser que todos los propietarios acuerden, por unánime convenio, declararla prohibida.» (1) Por consiguiente, no cabe la menor duda sobre la libre navegación de ambos ríos, y hasta el presente no se ha originado cuestión alguna al respecto; pero no sucede lo mismo tocante á la jurisdicción, sobre cuyo importante tema se suscitan frecuentes dudas, al extremo de que el acreditado diario de la vecina orilla *La Prensa*, llegó á publicar un artículo sosteniendo la exclusiva jurisdicción de la República Argentina sobre el Río de la Plata, cuya errónea teoría fué magistralmente refutada por *La Razón* en Diciembre de 1898.

Si bien, según el tratado del Congreso Internacional Sud-Americano, «se declaran aguas territoriales, á los efectos de la jurisdicción penal, las comprendidas en la extensión de cinco millas desde la costa de tierra firme ó islas que forman parte del territorio de cada Estado,» esta legislación no puede ser aplicada á los ríos de la Plata y Uruguay, donde existen parajes cuya distancia no alcanza á una milla entre costa y costa, lo que hace suponer que sea destinada expresamente para las costas sobre el Océano.

Basta estudiar detenidamente la hidrografía de

(1) Negrín: *Derecho Internacional Marítimo*.

ambos ríos, sus múltiples y tortuosos canales, que tan pronto corren sobre la costa oriental como sobre la argentina, y sus bancos movedizos, que con frecuencia alteran los derroteros, para bien pronto darse cuenta y llegar al convencimiento de que, hasta cierta altura, podría aplicarse la teoría de las cinco millas en el Río de la Plata; pero en parte de éste y del Uruguay no hay legislación posible referente á su jurisdicción, por no existir teoría alguna conocida que se adapte á su hidrografía, excepto la de aguas comunes; porque la de *la línea equidistante de las costas* aconsejada por el fiscal argentino doctor Botet, troncharía por el medio algunos canales, quedando parte de ellos bajo la exclusiva jurisdicción de cada uno de los Estados limítrofes, y sería un semillero de discordias; y la del *talweg* sería inaplicable, debido á las alteraciones que se producen en los canales. De manera que no hay teoría posible ni más práctica, que la de las cinco millas establecidas por el Congreso Internacional Sud-Americano, desde el cabo de Santa María hasta la Punta de San Pedro (Colonia) en la costa oriental, desde el cabo San Antonio hasta Punta de los Olivos en la occidental; y de dichos límites para arriba, aguas comunes, con excepción de los puertos, á los que demarcaría un límite prudente de jurisdicción (1), quedando ambos Gobiernos autorizados para

(1) Esta teoría en nada alteraría el actual orden de cosas en lo referente á posesión de islas y faros, por derechos adquiridos y en litigio.

introducir todas aquellas mejoras que la navegación exija y sean convenientes á sus intereses, con sólo dar previo aviso para efectuarlas, y en completa libertad para imponer independientemente en sus puertos respectivos los impuestos á la navegación que las mejoras realizadas por cada Estado exigieran.

Esto sería materia de un acuerdo entre ambos Estados, que hace tiempo se impone, más por los grandes beneficios que reportaría al comercio y á la navegación, que por las cuestiones que puedan surgir por la falta de un tratado que determine los límites jurisdiccionales entre ambos países. Los recientes siniestros, ocurridos debido á la falta de valizamiento, como las frecuentes varadas que sufren los trasatlánticos en el canal de las Limetas, á causa de la falta de dragaje, son pruebas evidentes de lo que dejo demostrado, y de cuyo tema importante tanto se ha ocupado la prensa en general sin el menor éxito hasta el presente. Es verdaderamente doloroso y hasta inexplicable, que obras importantes como la canalización de las Limetas, indispensable para el desarrollo comercial de dos países hermanos, que han luchado conjuntamente por su independencia y que están estrechamente ligados por la historia, se encuentren paralizadas, debido á no haberse podido llegar á un acuerdo referente á su más ó menos dominio sobre el *charco* de agua que los separa.

Sería una verdadera obra de patriotismo que estas pequeñeces finalizaran con el presente siglo, y que la alborada del venidero sorprendiera á las dragas argen-

tinas operando en las Limetas sobre nuestra costa, y á las nacionales en el Almirón sobre la Argentina.

J. V. Bayley.

Junio de 1900.

Nota.—Este acuerdo debería ser exclusivamente entre las dos Repúblicas limítrofes.

SEMÁFOROS

De estas importantes oficinas, que tantos servicios prestarían á la navegación en general y al servicio marítimo militar de nuestras inabordables y dilatadas costas de Levante, sólo existe una en la *Punta del Este* (costa de Maldonado); la que, desde que se estableció, ha prestado y presta importantes servicios á la navegación.

Como dicho sistema de comunicación está establecido en todas las costas de las naciones marítimas más civilizadas del Universo, juzgo conveniente que debía establecerse también en las nuestras, puesto que sería muy fácil realizarlo, debido á existir estaciones telegráficas en los puntos donde éstas deben instalarse; á saber: en los cabos de *Santa María* y *Polonio.*

Esta importante mejora en los medios de comunicación, cada día más sentida por los navegantes, no ha escapado ya al espíritu progresista del señor Gerente-Administrador del Telégrafo Oriental, don Eduardo

Jones, á cuya línea pertenecen las citadas estaciones telegráficas, como también el semáforo de la Punta del Este; y al efecto, el año 1891 se presentó al Superior Gobierno, solicitando autorización para establecer, sin el menor gravamen para el Estado, oficinas de esta índole en los siguientes puntos: *Martín Chico, Cabo de Santa María* y *Cabo Polonio,* cuya solicitud se encuentra hasta la fecha pendiente de la resolución del Ministerio del cargo de V. E.

¡Cuántas vidas é intereses podrían haberse salvado si ellas hubieran estado establecidas!... indicando á los buques que vienen mal navegados el peligro en que se encuentran, anunciándoles los temporales probables, comunicando á este puerto los auxilios que necesitaran, ó las novedades y avisos sobre siniestros que les trasmitieran los buques que se pusieran al habla con ellos, pudiendo por medio de estos rápidos avisos enviárseles oportuna asistencia, como también prestando valiosos servicios al comercio marítimo y á la navegación en general.

Muchas veces, encontrándonos en el desempeño de comisiones en esas bravas costas, debido á la falta de semáforos, nos hemos visto precisados á demorar las comunicaciones urgentes que teníamos que pasar al Superior Gobierno, porque el estado del mar no nos ha permitido desembarcar en la costa á pasar nuestros telegramas. Y á pesar de estar á la vista de las estaciones telegráficas, hemos tenido que arribar á la *Punta del Este* para efectuarlo por intermedio de la estación electro-semafórica establecida allí, perdiendo así, no

sólo el precioso tiempo é inútil consumo de combustible, sino también perjudicando el buen servicio, que es lo más de sentir.

Nuestro país progresa rápidamente, y su riqueza consiste en el intercambio de sus productos por medio de la vía marítima. Por consiguiente, desarrollándose su progreso, también se desarrolla la navegación, y á más debemos tener presente que están en nuestras costas los puntos de orientación que buscan los navegantes para hacer la recalada á las tres grandes arterias del Océano Atlántico: los ríos de la Plata, Uruguay y Paraná.

Los semáforos y los faros en la *Isla de Lobos* y *Banco Inglés*, son tres cuestiones de vital interés para la navegación, que no deben pasar inadvertidas á la progresista y laboriosa Administración en la que V. E. tanto coopera á realizar sus nobles y patrióticos ideales.

ALUMBRADO MARÍTIMO

Por considerarlo de interés general, me permito llamar la atención de V. E. sobre lo siguiente:

En los constantes viajes que he tenido que hacer sobre nuestras costas, he observado ciertas deficiencias en el servicio de los faros, como en su estado de conservación, debido á la falta de vigilancia que sobre ellos se ejerce. En vista de esto, soy de opinión, salvo el superior criterio de V. E., que se debía comisionar

trimestralmente á uno de los buques de nuestra escuadra, para que sus jefes inspeccionaran, tanto los faros pertenecientes á la nación, como los particulares, con el fin de tener á ese Ministerio al corriente del servicio y estado de conservación de ellos, servicio que por su índole reviste carácter internacional y por lo tanto debe ser bien atendido.

Memoria de la Escuadra, 1894.

NAVEGACIÓN DE LOS RÍOS

BOYAS Y VALIZAS

Terminábamos el artículo anterior diciendo que se necesita un inmediato acuerdo entre los gobiernos de la Argentina y Uruguay, para valizar los pasos y canales peligrosos en los ríos de navegación común, en bien de los intereses del comercio internacional.

Ha dominado hasta ahora un criterio muy estrecho, un espíritu mezquino, para tratar estas cuestiones de importancia general; y, triste es decirlo, más de una vez hemos visto á algunos diarios de la prensa de ambas orillas del Plata, alentando discordias y rivalidades que no tienen fundamento alguno y sólo han servido para impedir la realización de útiles trabajos de dragaje y el valizamiento racional de los canales cuyas aguas neutras y comunes, no teniendo más objeto que el de servir de ruta á los buques, debieran ser

prenda segura de armónicas relaciones y no materia de alegatos estériles.

«Que si tuyo; que si mío; que si el canal pasa por aguas argentinas ó por aguas orientales...» Éste es el lenguaje de los pontífices de nuevo cuño, que harían bien en no ocuparse de lo que no entienden, antes que oponerse con sus majaderías á las obras del progreso y la civilización.

¿Quién les ha enseñado á esos retrógrados que las rutas naturales que Dios, con su infinita sabiduría, trazó en la tierra, puedan tener un dueño exclusivo, cuando ellas han de servir para la comunicación entre distintos países, y son precisamente, para los limítrofes, la faja ó zona neutra que separa sus jurisdicciones?

Y los trabajos que haga el hombre para mejorarlas, ¿no benefician á todos?

Sucede que, á pretexto de discutir derechos de propiedad sobre los canales navegables, nunca hemos tenido armonía con nuestros vecinos.

Se trata de dragar un paso cuya poca profundidad reclama ese trabajo: pues ya tendremos conflicto, como ha sucedido en Las Limetas.

Conviene fondear una boya para que sirva de punto de guía ó para que nos indique la situación de un escollo: — mucho cuidado con que se haga sin la correspondiente venia de los pontífices que han de dilucidar su conveniencia y tutela.

De esta manera hemos venido, desde tiempos legendarios, perjudicando á la navegación, sin ocuparnos de darle las facilidades á que tiene derecho.

Nosotros, sin embargo, hemos dragado el paso del Almirón, y los argentinos han visto con placer esa obra que también pudieron observar, si con igual criterio hubieran querido obstaculizarla, fundándose en que el paso nombrado corre más cerca de su costa que de la nuestra.

Han tenido buen sentido práctico, que es el verdadero norte de estas cosas; han comprendido sus ventajas para todos, y, en consecuencia, han aplaudido.

Es así que debe procederse; ya es tiempo de abandonar los dimes y diretes, cuando se trata del bien de todos; ya es tiempo de aunar voluntades, de marchar de acuerdo y vivir en armonía para ir juntos al progreso en la resolución de problemas como el que ahora tratamos, y cualquier otro de naturaleza semejante.

La verdadera doctrina de la jurisdicción marítima territorial está sentada: ella no alcanza más que á cinco millas de las costas, mientras estas zonas no se invaden compenetrándose, por razón de ser menor que aquella cantidad la distancia que las separa; entonces vienen las aguas comunes en el canal que las separa, sirviendo al mismo tiempo de división natural á los efectos legales. Esto es incontrovertible, porque no depende de convencionalismos forzados, sino de la naturaleza misma de las cosas que han servido de base á las prácticas universales.

Á este respecto recordamos con gusto un artículo aparecido días pasados en nuestro colega *La Razón*, en el cual un «Marino» sostiene esta misma doctrina.

Ese marino, que cubre su modestia con el seudó-

nimo, no es otro que el Coronel Bayley, que se ha revelado profundo conocedor del derecho internacional, y estudia las cosas á la luz de los verdaderos faros: la Justicia y la Moral como guía de los pueblos.

Es necesario que, una vez por todas, nos pongamos de acuerdo con los vecinos, y se valicen esos pasos y canales en una forma racional, científica y eficiente, empleando los mejores aparatos conocidos, y compartiendo equitativamente su conservación y gastos de sostenimiento permanente. Que de uno y otro lado se mantenga un buen servicio de boyas y valizas que responda á un plan uniforme.

La obra es facilísima: basta un acuerdo amistoso entre los gobiernos y facilitar á las autoridades marítimas de una y otra orilla los recursos necesarios para llevarla á la práctica, dentro de un programa previamente estudiado.

El día que lleguemos á estos resultados, ya no habrá siniestros insólitos en el Farallón ni en ningún otro pasaje de los ríos, y hasta el más negado de los prácticos navegará sin temor desde allí hasta cualquier punto del Uruguay, según el calado de los buques, pasando á toda hora por los canales más tortuosos y difíciles, hoy lamentablemente abandonados.

Y mientras no hayamos alcanzado ese progreso, no fulminaremos grandes cargos contra los errores y descuidos de los prácticos, porque sabemos cuántos son los enemigos que tiene que vencer el hombre que sube al puente de mando de un buque para dirigirlo.

La niebla, las corrientes variables, el buen ó mal

gobierno del barco y su calado, la vigilia continua que lleva al cansancio y la falta de puntos de reconocimiento rápido para darse cuenta del lugar que ocupa la nave, — todo esto lleva la amargura al espíritu, y viene entonces la confusión, y con ella, sus deplorables consecuencias.

Cuanto á la pericia de los prácticos y sus conocimientos, ya hemos dicho que son muy pocos los que tienen esos dones en su justo grado; pero nada más fácil que seleccionarlos, depurando el gremio mediante exámenes rigurosos y exigiendo de antemano un cierto número de viajes de experiencia que abarquen el tiempo necesario para llegar á conocer toda la extensión que se pretende navegar.

La Tribuna Popular, Junio de 1900.

LA PESCA EN EL ESTUARIO

Existe una ley en nuestra legislación civil, que prohibe cazar ó pescar con armas ó procederes no permitidos.

Una empresa pescadora constituída en Buenos Aires, se cree exceptuada de la terminante disposición legal, por considerar al estuario como un mar libre, y á los buques que lo ocupan, bajo la jurisdicción del Estado cuya bandera ostentan.

De ahí su tenacidad en el empleo de grandes mallas y plomadas y su indiferencia ante la destrucción

que remata el arrastre de los vapores, extendida hasta el mismo *bou*, por el hacinamiento y golpeo de los productos.

Las clases pobres que viven de esa pequeña fuente de riqueza natural, alarmadas por la escasez de los peces en las aguas fluviales de calidad oceánica, no tardaron en promover sus quejas.

En consecuencia los buques de la escuadrilla salen en persecución de los que utilizan las destructoras mallas.

La primera vez es un vapor, la segunda son tres los que pescan con infracción de la ley, en la zona interna del Plata, y todos entran al puerto de Montevideo, llevando en sus popas el pabellón de nación amiga, y en el rol un práctico de la Prefectura Marítima de la misma, con misión semejante, por lo mal definida, á la de Américo Vespucio en la expedición de Ojeda: el entendido navegante iba *per ajutare a discoprire,* y el piloto lemán para fijar puntos en la carta.

Con el diario de navegación ó con los meros informes del lemán, la empresa pescadora se asegura que ha instaurado acción de daños y perjuicios por vía diplomática.

En tiempo alguno ha sido prohibida la pesca en el país; á ella se han dedicado buques grandes y pequeños, de propios y extraños, sin limitaciones ni gravámenes: sólo se han proscripto los procederes que, como el *bou*, merman la pesca.

¿Cómo entonces el Gobierno argentino ha de tu-

telar las gestiones que, por la susodicha prohibición, agite la empresa?

Á mayor abundamiento, es precepto elemental que los Estados deben impedir que ciertas facultades y ciertos intereses de los países con quienes se vive en buena armonía, se ataquen impunemente por los suyos.

Las facultades del Gobierno oriental sobre la prohibición de las tales redes, aparecen con claridad meridiana.

Sentado esto, poco habrá que agregar sobre el otro extremo ó sea el de la captura de los vapores.

Se empezará por observar que el permiso se dice dado para pescar en aguas neutrales, en aguas que carecen de jurisdicción.

Si la empresa querellante tiene la creencia de que las aguas del estuario, á partir de las cinco millas de una y otra costa, son las que determinan los despachos del puerto de origen, hay que convenir que se halla en error.

En el estuario, se ha repetido hasta el cansancio, no existen aguas neutrales.

El importante órgano bonaerense *La Nación*, en Julio del pasado año, al ocuparse del apresamiento de revolucionarios orientales, decía: « El estuario del Plata es y ha sido siempre considerado, desde la conquista hasta hoy y por todas las naciones, territorio de ambas Repúblicas platinas. »

Doctrina que se ha sustentado en la prensa y en los tribunales marítimos del vecino país.

Se trata de un río donde sobran canales y abundan corrientes, con un máximo de anchura de 160 millas.

Rige, pues, una jurisdicción especial, impuesta por la naturaleza de las cosas.

Los vapores fueron capturados, según propias declaraciones de la empresa, á diez y siete millas del faro de Punta del Indio, en aguas comunes á ambas Repúblicas; las aguas neutrales empiezan en la desembocadura del Plata, entre los cabos Santa María y San Antonio.

Cualquier interpretación que se dé á las cinco millas establecidas por el Congreso de Montevideo, ya aplicándolas á las costas marítimas, ya á las fluviales entre los ribereños, la solución ha de ser siempre la misma.

Á diez y siete millas del faro del Indio, en todos los rumbos, no viéndose las costas, se está en aguas comunes.

Con el establecimiento de boyas, propuesto por la Capitanía de Montevideo, ó con la línea equidistante de las costas aconsejada por el fiscal doctor Botet, se vendría á introducir una costumbre de fuerza inmediata, por funcionarios desprovistos de facultades, pues es bien sabido que de las costumbres se derivan la mayor parte de los derechos de las naciones.

La menor fórmula que altere las actuales condiciones jurídicas del río, basadas en antecedentes históricos, en jurisprudencias marítimas y en la conciencia racional que la naturaleza de las cosas sugiere, demanda la intervención de las cancillerías y la aproba-

ción de los poderes legislativos de las dos Repúblicas.

Lo cual señalamos á los efectos, no sólo de la pesca, sino también de cualesquiera otros que importen actos de verdadera soberanía.

Resulta, como punto capital de esta cuestión sobre jurisdicciones territoriales entre países ribereños, con motivo de procederes abusivos en la pesca, que los Estados deben impedir que los suyos ataquen impunemente las facultades é intereses de las demás entidades con quienes se vive en perfecta armonía, y como extremos expresos, que si el permiso del Gobierno argentino ha sido para aguas neutrales, la pesca debió hacerse fuera de los cabos Santa María y San Antonio; y que la captura por el uso del *bou*, se ha efectuado en territorio de las dos Repúblicas platinas, en que rige la jurisdicción de aquella cuyo derecho se lesiona.

EDUARDO G. ÁLVAREZ.

INSPECCIÓN

AL VALIZAMIENTO DE LOS RÍOS DE LA PLATA Y URUGUAY

Jefe de la Escuadra.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada don Juan José Díaz.

Señor Ministro:

Tengo el honor de elevar á conocimiento de V. E. el resultado de la inspección hecha por el infrascrito, cumpliendo la orden de ese Ministerio de fecha 19 de Julio próximo pasado, al valizamiento de los ríos de la Plata y Uruguay, en la zona comprendida entre el *Farallón* (Colonia) hasta el Salto.

Desde el *Farallón* hasta la boca del *Guazú* se encuentra el canal perfectamente valizado por las autoridades argentinas en la forma de que dí cuenta á ese Ministerio por nota fecha 23 de Febrero del año próximo pasado. Los escollos que formaban en esa fecha los tres buques que se encontraban á pique, existen aún en dicho trayecto, estando solamente valizado por las mismas autoridades el de la barra de *San Pedro,* sobre cuyo casco se sondan 11 pies (3'35 mts.) de agua, teniendo la siguiente posición:

Rumbos Magnéticos	Faro del *Farallón* S. 40° E
	» de la *Colonia* S. 63° E.

El de la goleta *Fama*, que se encuentra á pique á la distancia de 1278 metros al N. 71° E. del anterior, y que estaba valizado por su palo trinquete, ha desaparecido éste, con grave perjuicio para la navegación. Lo mismo sucederá á la chata de fierro que se encuentra en esas condiciones en los *Pozos de San Juan*, sobre cuyo casco se sondan 9 pies (2'74 mts.) de agua y está valizada por uno de sus palos que está á punto de desaparecer de un momento á otro.

Como ambos cascos se encuentran en el canal, es de urgente necesidad, si no se determina hacerlos volar como es de práctica, colocar á la brevedad posible una boya en cada uno de ellos, que determine su posición, á fin de evitar á los navegantes estos dos peligrosos escollos.

El valizamiento desde la boca del *Guazú* hasta la desembocadura del canal de los *Ingleses* (Fray-Bentos), efectuado por el infrascrito en 28 de Agosto del año próximo pasado, se encuentra en buen estado, tanto las boyas, como sus giratorios, cadenas, etc.; á excepción de dos, que han desaparecido, probablemente debido á haber sido embestidas por alguna embarcación, y son las siguientes:

La boya número 6, en la embocadura de las *Tarantanas*, y la número 11, en la del canal de los *Ingleses*, las que requieren ser repuestas sin pérdida de tiempo, por ser de las más importantes debido á su posición.

Desde dicho punto hasta el Salto no existe valizamiento oficial alguno, y los pasos peligrosos están malamente valizados por los navegantes con boyas casi

invisibles y nada apropiadas para parajes tan correntosos, haciendo así difícil y penosa esta navegación por las frecuentes varadas que ocasiona á los buques; siendo, por consiguiente, *de imprescindible necesidad valizarlos en debida forma*, á fin de evitar los grandes perjuicios que causa la falta de ese valizamiento, como no escapará al elevado criterio de V. E.

Es cuanto tengo que comunicar á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

JORGE V. BAYLEY.

Á bordo, Agosto 10 de 1894.

PLAN

DE VALIZAMIENTO PARA LOS RÍOS DE LA PLATA Y URUGUAY

El siguiente plan fué presentado por el infrascrito al Ministerio de Guerra y Marina en 1889; pero como queda demostrado en la nota referente á la última inspección efectuada sobre el valizamiento de dichos ríos, debido á haber valizado las autoridades argentinas hasta la *Boca del Guazú*, y la navegación hacerse actualmente por el canal de *Las Limetas*, en el caso de aprobarse el antedicho plan, la parte referente al Río de la Plata quedaría sin efecto.

. . . .

NOTA. — Nada se ha hecho, y los argentinos se van á encargar de hacerlo, por ser imposible navegar en el Uruguay por falta de valizamiento.

J. V. B.

Diciembre de 1900.

EL VALIZAMIENTO DEL ESTUARIO

La iniciativa tomada por el gobierno argentino para señalar de una manera permanente los canales navegables del Río de la Plata, ha sido mirada en el país vecino como un avance de jurisdicción, si hemos de juzgar por las consideraciones que hacen á este respecto algunos diarios de Montevideo, según lo comunica hoy nuestro corresponsal.

Estas resistencias sólo pueden explicarse como un exceso de susceptibilidad, porque, dejando de lado la vieja pendencia de la jurisdicción fluvial, no están justificadas por la naturaleza de la obra ni por los propósitos que han guiado al gobierno argentino al resolverla.

La cuestión de jurisdicción en sí no está planteada todavía, porque los antecedentes diplomáticos relacionados con ella son muy escasos y poco concluyentes; pero, de cualquier modo, los canales del estuario están librados al uso de la navegación y no puede pretenderse razonablemente que exista un avance de jurisdicción cuando uno de los ribereños realiza obras vinculadas única y exclusivamente á este objeto, que no otra cosa es un valizamiento como el que se proyecta, con el solo fin de asegurar el uso público á que los canales están destinados. Así como nadie ha visto un desconocimiento de soberanía por parte de los buques extranjeros que han practicado sondajes y levantado cartas del Río de la Plata, nadie

puede verlo en medidas que constituyen un complemento necesario de estos estudios, y que si algún beneficio producen, es en primer término para la navegación y el comercio de los ríos argentinos y uruguayos.

Por otra parte, parécenos que nuestros vecinos no entienden bien sus conveniencias al resistir una obra de civilización y de progreso que el gobierno argentino ha emprendido y llevará á cabo con sus recursos propios. Al no requerir el acuerdo de las autoridades orientales, todo lo que gana nuestro gobierno es cargar con todos los gastos del valizamiento, en vez de repartirlo por mitad, y obligarse igualmente por su propia cuenta á sostener el servicio permanente que requiere. Se ve, pues, que si algo puede observarse á su actitud, es el exagerado desprendimiento con que se conduce para asegurar cuanto antes las inmensas ventajas de la obra.

Es bueno recordar que la instalación de las boyas luminosas costará $ 240.000 oro, y el servicio de las mismas $ 147.000 moneda nacional al año; gastos con que carga el gobierno argentino, aunque los beneficios sean comunes, sin pedir retribución ninguna.

Lo que gana la República Oriental puede calcularse fácilmente si se tiene en cuenta el impulso que adquirirá la navegación por el río Uruguay, donde el país vecino cuenta con algunos de sus principales puertos de salida. Abierta la entrada del río con todas las facilidades para que los buques puedan pasarlo en cualquier momento, los efectos de la obra se sentirán inmediatamente en toda esa extensa costa, dando á sus operaciones un desarrollo extraordinario, que

probablemente no adquirirían en muchos años si hubiera de esperarse á que aquel gobierno cortase una vez por todas las dificultades con que tropieza la navegación en el Río de la Plata.

Resulta de ahí que los beneficios directos del valizamiento son compartidos por igual entre la República Argentina y el Uruguay, mientras que sólo la primera costea los gastos.

En cuanto á los colegas uruguayos, que sostienen la conveniencia de oponerse á esta obra, sólo por un sentimiento de ofuscación patriótica pueden convertir en cuestión de carácter internacional lo que no es más que una iniciativa de progreso material. No hay motivo ni oportunidad para estas exageraciones, porque nos liga una amistad bastante antigua y bastante estrecha para que no nos miremos con la prevención de que dan prueba los colegas.

La Nación de Buenos Aires, Junio 5 de 1900.

NOTA. — Si nuestro Gobierno no toma urgentes medidas y se ocupa seriamente del alumbrado marítimo de nuestras costas, con estas teorías, invocando fines humanitarios y comerciales, apoyados por la incontrastable razón de la fuerza y el beneplácito de todas las potencias marítimas, el día menos pensado vamos á encontrarnos con que los argentinos están construyendo faros en la Isla de Lobos y Banco Inglés, y semáforos en nuestras costas.

¡ Alerta, gobernantes, porque cuando menos lo pensarais, podríais arrastrar á la nación á un conflicto internacional !

J. V. BAYLEY.

Diciembre 1900.

CAPITULO IV

Privilegios de paquete

SUMARIO: —Ruina de los veleros.— Cosas que nos perjudican.— Algo sobre privilegios de paquete é impuesto de faros.— Impuestos marítimos.

I

RUINA DE LOS VELEROS

REFLEXIONES

Nunca insistiremos bastante en la necesidad de que el Gobierno fije su atención en el comercio marítimo de la República, en la navegación de sus costas y puertos, en la iluminación y valizamiento de los mismos, y, en una palabra, en todo lo que atañe á la marina y sus progresos.

Hemos hecho notar, en artículos anteriores, los perjuicios que se irrogan á la navegación velera, al tráfico del puerto y á los intereses generales del país, al conceder, sin tasa ni medida, privilegios de paquete á vapores de carga, que vienen con sus mercaderías de

segundo orden de los puertos europeos, á descargarlas en el nuestro muy cómodamente, sin gastos ningunos fuera de los míseros lanchajes, que sólo sirven para arruinar á las casas navieras por desgraciadas competencias.

Hemos demostrado con la exactitud de los números que, mientras los veleros dejan pingües ganancias al comercio en general, los vapores aludidos sólo dejan una fruslería que ni vale la pena de ser nombrada.

Este error, como el otro, tan grave y de la misma naturaleza, en que se incurrió cuando se rebajaron los derechos de faros, aumentando en diez años las concesiones particulares, nos han perjudicado y perjudican grandemente, porque, en efecto, la reducción de aquellos derechos en nada favoreció á la navegación, ni aun siquiera se abarataron los fletes en el Río de la Plata, porque las cotizaciones de éstos en Europa se hacen en función de la oferta y la demanda.

De manera que, con aquella medida, sólo conseguimos privar á la nación de una buena parte de sus recursos, que pudieran ser aplicados al sostenimiento de la marina, de boyas, valizas, faros y señales para tiempos de niebla, de oficinas semafóricas, y, en fin, para mejorar todos los accesorios de la navegación.

La estadística vino muy pronto á demostrarnos que nos habíamos equivocado al creer que reduciendo aquellos derechos aumentaría el número de buques que vinieran al Río de la Plata. Fué lo contrario: en algunos la navegación fué menor; y en todos ellos se advierten, como resultante, las necesidades de la importación

y exportación, sin entrar para nada lo más caro ó barato de los faros.

Bien: en tanto que los buques se van á pique en la bahía al chocar con escollos que no debieran existir, escollos formados por otros cascos de buques náufragos en su mayor parte, ó por arrecifes naturales, que también los hay; — en tanto que esto sucede y no tenemos ni boyas que sirvan para algo y llenen su objeto, teniendo que valernos de tachos vacíos de aceite de máquinas, damos sin ton ni son unas franquicias tales al puerto, como no se dan en ninguna parte del mundo, sólo para beneficiar á algunos armadores que gozan de sus fáciles ganancias, bien lejos de nosotros, en los puertos y capitales extranjeros.

Por concepto de anclaje, patentes de viaje y otros derechos sobre las operaciones comerciales, tendríamos, como la tienen los argentinos, una buena fuente de recursos que estarían bien empleados en las mismas mejoras que reclaman los progresos siempre crecientes de la navegación.

Los argentinos hacen pagar bien caros sus puertos, y no por eso dejan los buques de ir á ellos, porque es allí donde encuentran fletes. Esto mismo sucede en todas partes: el comercio marítimo forma sus grandes emporios donde es necesario, y el sentido práctico es el que gradúa todo, desde el flete hasta los derechos por conceptos diversos.

Nosotros hace tiempo que obramos por observación y echamos á perder todas nuestras mejores cosas. Contribuimos á la ruina de la navegación de ultramar á

vela; tenemos al cabotaje abandonado, sin librarlo siquiera de la competencia de extrañas banderas; hemos dejado que las rivalidades odiosas paralizaran una industria que se ejerce en todo el mundo con arreglo á los adelantos del siglo, porque de ella depende una gran parte de la alimentación de los pueblos y el desarrollo de su riqueza; cometemos al mismo tiempo la torpeza de enemistarnos con nuestros vecinos del Norte y del Sud, y seguimos desatendiendo todo nuestro patrimonio, para no ocuparnos sino de miserias políticas que nos llevarán á un abismo.

Tenemos otros horizontes á donde dirigir la mirada y los rumbos de la nave del Estado: busquemos en lo útil el bienestar de la nación, trabajando con fe en todo lo bueno, creando beneficios y destruyendo errores.

Hay que estudiar la vida económica para ir con paso seguro al objetivo de los pueblos: su grandeza y felicidad. Ya continuaremos.

II

COSAS QUE NOS PERJUDICAN

Mientras la bahía va quedando desierta de buques de vela, que tantos beneficios reportan al comercio marítimo, el Gobierno sigue dando privilegios de paquete á cuanto cacharro con chimenea se acerca á la rada.

Esos buques que ninguna utilidad dejan al país,

son los privilegiados; en cambio, á los veleros se les castiga sin piedad, precisamente porque son benéficos al movimiento marítimo.

Se está abusando de una manera cruel; las leyes expresas que rigen en la materia son letra muerta, y nadie tiene una palabra de protesta contra un abuso que nos arruina.

Únicamente nosotros. *La Tribuna Popular* lo ha dicho y demostrado: que la concesión de privilegios de paquete á vapores de carga, es una torpeza que redunda en grandes perjuicios para la República.

Hemos de volver á ocuparnos de este asunto de capital importancia, y probaremos al Gobierno el error en que incurre al dar inmerecidas franquicias á barcos changadores, mientras tiene su puerto sin lo más indispensable á su navegación y reconocimiento.

No tenemos boyas ni valizas, ni señales para tiempos tormentosos, de niebla ó cerrazón; estamos más atrasados que otros países, y, en vez de favorecer la navegación y el comercio de nuestros puertos, les buscamos su ruina.

La Tribuna Popular, Mayo 1900.

ALGO SOBRE PRIVILEGIOS DE PAQUETE É IMPUESTOS DE FAROS

La Tribuna Popular, diario que se distingue por la imparcialidad y razonado criterio con que trata todos los asuntos de carácter marítimo, ha censurado la prodigalidad con que se concede privilegio de paquete á cuanto vapor se presenta solicitando la patente respectiva, perjudicando así á la navegación á vela, etc.

Efectivamente, otorgar patente de paquete á los vapores que no se encuentran en las condiciones reglamentarias, como se ha venido efectuando hasta el presente, no sólo perjudica de una manera directa á la navegación velera y á todos los buques del tráfico que no gozan de dicho privilegio, sino que perjudica enormemente los intereses fiscales, con violación de la ley respectiva en vigencia, bien sabia y terminante, por cierto, y que es la siguiente:

CONDICIONES PARA OBTENER LOS PRIVILEGIOS DE PAQUETE

Montevideo, Marzo 23 de 1831.

Habiendo demostrado la experiencia los perjuicios que resultan de que los paquetes sean considerados libres de los derechos de puerto, cuando por un abuso

introducido no llenan el objeto de su primitiva institución, que era conducir la correspondencia pública y los pasajeros, pero de ningún modo artículos de comercio, como lo ejecutan de continuo, *perjudicando al Estado y demás buques del tráfico:* por todas estas consideraciones, el Gobierno ha acordado y decreta:

Artículo 1.° Todo paquete, para ser considerado exento de los derechos de puerto, deberá conducir pasajeros y la correspondencia pública.

Art. 2.° *No podrá tomar carga alguna á bordo; y en caso de verificarlo, pagará los derechos en igualdad á los demás buques del tráfico.*

Art. 3.° Comuníquese, etc.

PÉREZ.
José Ellauri.

Pues bien: á pesar de lo terminante que es la ley, la totalidad de los vapores que recalan en nuestro puerto gozan de los citados privilegios, cuando sólo debía disfrutarlos un limitadísimo número de ellos. Mensualmente entran y hacen operaciones de carga y descarga, aproximadamente setenta vapores de ultramar, que indebidamente quedan exonerados de los derechos que pagan los demás buques mercantes veleros y á vapor que no gozan de tales prerrogativas; á saber:

Papel sellado para abrir registro de descarga	$	20 00
» » » cerrar ídem	»	20 00
» » » abrir registro para cargar	»	20 00
» » » manifiesto de entrada	»	20 00
» » » » » salida	»	8 00
Total	$	88 00

Los vapores con privilegios de paquete pagan por cada operación de la referencia sólo un sello de cincuenta centésimos, á pesar de no existir ley alguna que autorice semejante modificación, pues la reglamentaria de los paquetes privilegiados y de papel sellado en vigencia, son bien explícitas al respecto.

Por consiguiente, de esta mala práctica resulta: la ley violada, el Fisco perjudicado mensualmente en la cantidad aproximada de seis mil pesos, los demás buques del tráfico, y especialmente la navegación velera, arruinados por no poder competir con los *vapores changadores con privilegios de paquete*: anormalidad que sólo sucede en nuestro país, puesto que en ningún otro se permite dar semejante importancia á los *cargo boats*.

Exonerar de impuestos y conceder privilegios á ciertos y determinados buques sin que exista un motivo bien determinado para ello, no es bajo ningún punto de vista equitativo; como tampoco es nada propio hacer generosas concesiones á la navegación, cuando por falta de recursos tenemos nuestros ríos completamente desprovistos de valizas, nuestro puerto sembrado de escollos, y éstos malamente valizados con tambores de aceite vacíos ó boyas inservibles, cuando

debíamos tenerlos con boyas luminosas de primer orden, como existen en todos los puertos de importancia del Universo y aun en los de mucho menos que el nuestro, á fin de evitarnos el triste espectáculo de presenciar *naufragios en puerto*, como con frecuencia sucede en nuestra excepcional bahía, tan privilegiada por la naturaleza y hasta el presente tan abandonada por la mano del hombre.

Por otra parte, la práctica ha demostrado que, por más franquicias que se dan á la navegación, no por eso afluyen más buques á nuestros puertos ; por ejemplo, cuando en el año 1892 se redujo el impuesto de faros y patente adicional, el que suscribe pronosticó lo contraproducente que sería dicha medida. En un artículo sobre el mismo tema, publicado en *El Siglo* en 8 de Octubre de 1894, se expresaba en estos términos:

« Hay que desengañarse: aquí no afluirá más na-
« vegación, por más franquicias que se den, sino la
« que exigen nuestras necesidades, hasta tanto no
« aumente la población y tengamos muchos produc-
« tos que exportar y un buen puerto donde efectuar
« las operaciones de carga y descarga. »

Basta echar una ojeada á la estadística respectiva, para darse inmediatamente cuenta de cuanta verdad encerraban esos cuatro mal trazados renglones. Ahora pasemos á analizar detenidamente, después de siete años, los resultados prácticos de tal medida admi-

nistrativa, con lo cual distinguidos estadistas, con la mejor buena fe, creyeron beneficiar grandemente al país, y vendremos á las conclusiones siguientes:

Las rentas fiscales por tal concepto enormemente mermadas; los faros del *Polonio, José Ignacio, Punta Brava, Panela* y *Farallón*, que debían haber pasado ya á poder de la Nación á engrosar sus rentas, seguirán aún por algunos años más explotados por empresas particulares; las torres de la Punta del Este y Colonia, amenazando ruinas; el Banco Inglés y la Panela alumbrados por dos cascajos viejos apolillados que cualquier día se irán á pique y dejarán así de servir de irrisión á los navegantes. Sin embargo, si se hubieran dejado las cosas como estaban, ahora contaríamos con todos los faros de propiedad del Estado y con rentas sobradas para poder atender debidamente á su servicio, y para haber sustituído los pontones del Banco Inglés y Panela por verdaderos pontones-faros, como existen en Punta de Indio y Banco Chico, y también para atender á muchas otras necesidades. Un decreto análogo al del año 1831, referente á los privilegios de paquete, basado en la experiencia, aumentando nuevamente los derechos, vendría á poner remedio á los errores del pasado; y no cabe duda que el Gobierno, más tarde ó más temprano, se verá en la necesidad de hacerlo, por así exigirlo los bien entendidos intereses de la navegación.

Hay que partir del principio que ningún buque mercante recala en nuestro puerto por mero placer: todos

los que lo hacen es porque así les conviene á sus intereses, y lo mismo pagan cinco que diez pesos de impuestos, y prueba de ello es que, á pesar de la enorme rebaja efectuada en los derechos de faros y patente adicional, no se ha notado la menor oscilación en el precio de los artículos de importación de primera necesidad, ni por eso aumentó tampoco el movimiento comercial y de navegación.

Como puedo estar equivocado en mis apreciaciones, ruego á las personas competentes en la materia, que tanto aplaudieron por la prensa las medidas adoptadas por el Gobierno el año 1892, se dignen volver á tratar el asunto en su faz práctica y se sirvan explicar quiénes han sido los beneficiados directa ó indirectamente con la citada medida, que tanto ha perjudicado á los intereses fiscales; á excepción de las empresas particulares de faros y los armadores, que son, á mi juicio, los únicos beneficiados. También desearía oir su autorizada opinión sobre si el Gobierno, en vista de los resultados negativos de una medida que ha afectado una de sus fuentes de recursos sin obtener beneficio alguno, no estaría en el deber de derogar dicha ley y poner en vigencia la tarifa anterior de impuestos, para con su producto atender á las inmensas mejoras que la navegación reclama y que la categoría de nuestro país y el decoro nacional exigen.

Debo advertir que de ninguna manera deseo entrar en polémica, por carecer completamente de las dotes necesarias para ello, y no tener más argumentos en mi favor que los que quedan expresados en este artículo.

Veinte años consecutivos de servicios en la Armada, en contacto con distinguidos marinos militares y mercantes y armadores extranjeros, me han permitido darme cuenta exacta de todo aquello que se relaciona con la navegación y el comercio marítimo; he tenido que oir amargas, pero irrefutables apreciaciones sobre nuestro servicio marítimo con relación á las seguridades para la navegación, pero jamás he oído quejarse del monto de los impuestos, que ellos pagarían gustosos siempre que se tratara de dar efectivas seguridades á la navegación con un servicio perfecto de alumbrado y valizamiento. Por el contrario, más de una vez me han manifestado que nuestro puerto es uno de los más baratos y más descuidados del mundo civilizado.

Creo que es un deber de patriotismo demostrar sin ambajes dónde está el mal, á aquellos que pueden administrar el remedio, y es en esta convicción que me hago eco de *La Tribuna Popular* para demostrar al Gobierno la urgente necesidad de quitar los privilegios de paquete á aquellos vapores que no se encuentran en las condiciones estipuladas por la ley, y dedicar el producto de los derechos que se recauden en lo sucesivo á la mejora de nuestros puertos y canales y al fomento de la Marina de guerra nacional.

J. V. Bayley.

Junio 1900.

IMPUESTOS MARÍTIMOS

El más profundo silencio ha sancionado mis ideas referentes á que estamos en el deber ineludible de volver á establecer la antigua tarifa de impuestos de faros y patente adicional, á fin de evitar el forzoso y completo aniquilamiento de nuestro alumbrado marítimo; ni una sola voz se ha levantado en son de protesta contra el anterior artículo que publiqué en *El Día* con el propósito de sondar la opinión de la prensa, institución que vela y ha velado siempre por los intereses del país y sus habitantes, y sin cuya correspondiente venia es difícil tarea emprender cualquier empresa. Nunca dudé de mi éxito, porque estoy penetrado de sus nobles y patrióticas ideas; engañada como se engañó nuestro más ilustrado estadista, el malogrado doctor don Carlos M. Ramírez, hizo una tenaz campaña porque se rebajaran los impuestos, creyendo beneficiar al país con tal medida; pero, según parece, se ha convencido de su error, y con su silencio ha aprobado mis teorías, y creo que después de leer estos artículos, si alguna duda le quedaba respecto á la cuestión que en ellos trato, ésta pronto se desvanecerá.

Si fuera á recopilar cuanto se ha escrito en la prensa, referente á la necesidad de tomar medidas tendentes á evitar naufragios, mejorando nuestro alumbrado marítimo y valizamiento; á favorecer la navegación ve-

lera y no dar privilegio de paquete sino á aquellos vapores que se encuentren en condiciones reglamentarias; sobre los infelices prácticos que luchan por su existencia de una manera desesperada y que en su mayor parte han tenido que emigrar con sus familias para Buenos Aires por no poder vivir en nuestro país, donde dejaran grandes afecciones, á falta de una sabia ley que establezca el practicaje obligatorio, como *existe en todas las naciones civilizadas,* y cuya trascendental cuestión es de gran beneficio para la humanidad y el comercio, como años atrás lo ha demostrado claramente el aventajado alférez de navío, ingeniero don Federico García Martínez, que es una autoridad en todas las materias de su profesión y especialmente en faros, y que sin duda alguna será el director *obligado* de la Dirección General de Faros, el venturoso y no lejano día en que el Superior Gobierno extienda su benéfica mirada sobre dicha institución; mirada que seguramente aún no ha extendido, debido, sin duda, á causas ajenas á su voluntad...

La prensa es la iniciadora de esta campaña de progreso de fin de siglo. Iluminado por la luz producida por los radiantes focos de su saber y patriotismo, es que me he determinado á pilotear su progresista nave por este escabroso mar lleno de escollos, mil veces más peligrosos que el caudaloso Río de la Plata con sus temibles «Lobos» y «Banco Inglés».

Los ilustrados periodistas nacionales y extranjeros han hecho con toda felicidad la navegación de altura hasta la vista de las costas del punto de recalada, y

sin duda podrían también hacer la navegación práctica, pero están imposibilitados para hacerlo debido á que todos los buques que se dirigen á cualquier puerto de las naciones civilizadas del universo, sean de guerra ó mercantes, ó tengan privilegio de paquete, están obligados á tomar un práctico lemán que los conduzca hasta la embocadura del puerto, y allí otro que los guíe hasta el fondeadero, donde las autoridades competentes lo pondrán en libre plática si justifica patente limpia, y en cuarentena si lo contrario.

La patente limpia consiste en demostrar que con los anhelados proyectos de mejoras van adjuntados los planes financieros para emprenderlas, y esto es lo que está en la obligación de demostrar la prensa; porque si el Gobierno no hace nada, es porque no cuenta con los recursos que la misma prensa contribuyó á sacarle, y que en vista del resultado completamente negativo que se ha obtenido, está en el deber de influir ante la opinión pública demostrando que es necesario volver á la antigua práctica, si no se quieren ver cosas que *farán fablar as pedras,* y al efecto me permito recomendar á los señores directores de la prensa el artículo sobre valizamiento del estuario, tomado de *La Nación* de Buenos Aires, que publico en este folleto, en el Capítulo I.

Á mí me ha tocado el honor de pilotearlos como práctico lemán. ¿A quién le tocará la gloria de guiarlos al fondeadero?

Vuelvo á repetir: los únicos beneficiados con la rebaja del impuesto de faros y patente adicional, fue-

ron los armadores que residen en el extranjero, donde derrochan los pesos que con perjuicio de nuestro país les regalamos diariamente; mientras nuestras instituciones marítimas pasan por la más crítica y desesperada situación financiera.

Prueben los aludidos señores qué ha ganado el país con la rebaja de esos impuestos.

Hablen sus consignatarios, en este rico pero desgraciado país.

Seguramente no hablarán, porque el que *tiene cola de paja teme que se le queme*, y yo bien pronto me encargaría de arrimarles una mecha encendida por el fuego sagrado del patriotismo; pero están en todo su derecho, y ellos no tienen la culpa de nuestras desacertadas medidas. Hacen bien en callar, *porque peor sería meneallo.*

Referente á los impuestos de papel sellado, de los cuales son indebidamente exonerados los vapores con privilegio de paquete, que son casi todos, si no son todos los que entran á nuestro puerto, — porque tan pronto como empiezan á cargar *diamante negro* en los docks de New Castle ó Cardiff para el desgraciado puerto de Montevideo, sus agentes, con un mes de anticipación, se presentan al Gobierno solicitando privilegio de paquete para el *cacharro con chimenea* que debe llegar á nuestro puerto con sus bodegas repletas de carbón y con el honroso título de paquete, que en ninguna parte del mundo se concede sino á los *Mail Boats* (vapores-correos), y que si se cumplieran las leyes de la materia, tampoco se les conce-

dería en nuestro país. Ese privilegio lo obtienen con el único fin de librarse del pago de *ciento ochenta pesos* de papel sellado por cada viaje, si no gozaran de ese título de paquete, como los paga la desafortunada navegación velera, digna de mejor suerte, y por cuya razón no puede competir con la navegación á vapor en *nuestro puerto.*

Digan los señores agentes marítimos, si se atreverían á presentar en Buenos Aires, Brasil, Chile ó en cualquier otro país, una solicitud al Ministerio respectivo, pidiendo patente de paquete para un vapor carbonero. No es, por cierto, necesario que ustedes hablen: la lógica y el buen sentido se encargan de contestar por ustedes; pero pueden seguir tranquilos sentados en sus butacas mientras les dure la ganga, presenciando impasibles el derrumbamiento de nuestra Marina militar.

La ley de Privilegios de paquete es bien terminante y la de Papel Sellado por consiguiente: el privilegio de paquete sólo implica facilidades para el despacho en los vapores-correos, á fin de evitar demoras á los pasajeros y correspondencia; pueden entrar y salir de los puertos durante las horas inhabilitadas para las oficinas de Aduana, siendo sus consignatarios ó agentes la garantía y los encargados de tramitar ante la Aduana todos los expedientes relativos á los buques, *pero pagando los sellos correspondientes en los manifiestos de carga y descarga los que hacen operaciones en el puerto;* pero no implica exoneración de impuestos, y así lo mandan

nuestras cuerdas leyes, así lo entendieron nuestros ilustrados legisladores el año 1831, así lo han entendido los actuales al formular la siguiente ley de Timbres y Papel Sellado, pero así no lo entiende la Aduana.

LEY Y DECRETO REGLAMENTARIO DE TIMBRES Y PAPEL SELLADO PARA 1900-1901

DESPACHOS DE ADUANA

. . . .

Artículo 32. Corresponde el sello de cincuenta centésimos:

1.° Á la primera foja de los manifiestos de carga de los buques de cabotaje y de las solicitudes para abrir y cerrar registro de los mismos, debiendo las subsiguientes llevar el sello de diez centésimos.

2.° Á cada foja de las guías, permisos ó pólizas para el despacho de los efectos de la Aduana y Receptorías de la República.

Los permisos de despacho, sólo serán aceptados y tendrán curso por la Contaduría de la Aduana de la Capital, cuando se refieran á artículos de un solo depósito.

3.° Á cada foja de las transferencias de mercaderías.

Art. 33. Corresponde el sello de un peso, á las pa-

tentes de sanidad para los buques que hagan el comercio de cabotaje.

Art. 34. Corresponde el sello de cuatro pesos:

1.° Á las cartas de sanidad para buques de ultramar.
2.° Á la primera foja de manifiesto de descarga de los buques que no pasen de cien toneladas métricas de arqueo, no siendo de cabotaje, y de las solicitudes para abrir y cerrar registro de los mismos.

Art. 35. Corresponde el sello de ocho pesos:

1.° *Á cada foja de guía de referencia que lleven los buques despachados con carga.*
2.° *Á la primera foja del manifiesto de descarga de los buques que, no siendo de cabotaje, pasen de cien toneladas métricas de arqueo, sin exceder de doscientas; y de las solicitudes para abrir y cerrar registro de los mismos.*

Art. 36. Corresponde el sello de quince pesos:

1.° *Á la primera foja del manifiesto de descarga de los buques que pasen de doscientas toneladas métricas de arqueo, y no excedan de quinientas, no siendo de cabotaje; y de las solicitudes para abrir y cerrar registro de los mismos.*

Art. 37. *Corresponde el sello de veinte pesos á la primera foja del manifiesto de descarga de los buques que pasen de quinientas toneladas métricas de ar-*

queo, no siendo de cabotaje; y á las solicitudes para abrir y cerrar registro de los mismos.

Art. 38. Los sellos relativos á los papeles de buques de que tratan los artículos anteriores, sólo serán pagados una vez á la entrada del primer puerto de la República en que haga operaciones el buque y una vez á la salida, usando en los demás puertos en donde pase, los sellos siguientes:

De cincuenta centésimos, los buques que no pasen de cien toneladas métricas de arqueo.

De un peso, los de más de cien á doscientas toneladas métricas de arqueo.

De dos pesos, los de más de doscientas á quinientas toneladas métricas de arqueo.

De cuatro pesos, los que tengan más de quinientas toneladas métricas de arqueo.

Art. 39. Las fojas subsiguientes á la primera de los manifiestos á que se refieren los cinco artículos precedentes, llevarán un timbre de veinticinco centésimos.

DISPOSICIONES GENERALES

. . . .

Art. 56. Comuníquese, etc.

Sala de sesiones de la H. Cámara de Senadores, en Montevideo, á 22 de Junio de 1900.

JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ,
Presidente.

M. Magariños Solsona,
Primer Secretario.

Ministerio de Hacienda.

Montevideo, Junio 22 de 1900.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese á quienes corresponda, publíquese é insértese en el R. N.

CUESTAS.

A. Dufort y Álvarez.

¿Dónde está la ley que derogue la anterior?

La Aduana no cobra un solo sello de más valor que de CINCUENTA CENTÉSIMOS á todos los *vapores que gozan del privilegio de paquete y que hacen operaciones de carga y descarga en nuestro puerto.* De esta manera ¿cómo no han de mermar las rentas fiscales y resultar erróneos los cálculos para atender al Presupuesto General de Gastos de la Nación?

Los legisladores que han estudiado el plan de recursos habrán visto por la estadística el número mensual de los vapores que hacen operaciones de carga y descarga en el puerto, y que yo calculo aproximadamente en sesenta; por consiguiente, sesenta vapores que tendrían que pagar, según la expresada ley, *ciento ochenta pesos cada uno,* producirían una renta mensual de *diez mil ochocientos pesos,* y como sólo pagan unos *cinco pesos,* resulta que sólo producen *trescientos pesos mensuales;* mientras otros vapores, que son raros como moscas blancas y no están en el se-

creto, pagan los *ciento ochenta pesos* sin la menor protesta, y al segundo viaje piden privilegio de paquete y no los vuelven á pagar más. Según estos cálculos aproximados, el país pierde, con estas incalificables anomalías, *diez mil quinientos pesos mensuales*, y esto viene sucediendo desde muchísimos años atrás.

Antiguamente, cuando se leía en los diarios: «Se ha presentado al Ministerio el agente del vapor tal solicitando privilegio de paquete,» aquéllo era un acontecimiento; porque entonces sólo se concedía á los que tuvieran títulos para ello, porque se respetaban las leyes respectivas y no se favorecía á unos buques con perjuicio de otros, todos vivían bajo el amparo eficaz de las sabias y terminantes leyes del país, hasta que empezaron á introducirse las malas prácticas, llegando al extremo de que hoy los avisos de solicitudes de privilegio de paquete son más numerosos que los avisos fúnebres.

Con el importe del dinero que ha dejado de entrar en las arcas del Estado debido á una misteriosa causa, — misteriosa para mí, porque no he podido encontrar las leyes que deroguen la de 1831 y la de 1899-900, que van insertas en este artículo y el anterior, que son las únicas que han existido hasta el presente, y que si otras existen deben estar *inéditas*, porque no aparecen en ninguna de las fuentes de ilustración en esa materia, donde inútilmente las he buscado y rebuscado; — con el importe de ese dinero tendríamos para haber comprado buenos buques de guerra y tenerlos en perfecto estado de conservación, haber esta-

blecido una buena escuela naval, los ríos valizados con boyas luminosas de primer orden, como las tienen los argentinos, que no dictan leyes por mera forma, porque las saben hacer cumplir religiosamente y hacen pagar á la navegación los impuestos que pagan en todas partes del mundo, y por eso pueden atender decorosamente al sostén de sus instituciones marítimas.

No sin razón tienen la audacia de decir algunos de los que se embuchan los pesos que indebidamente le sacan á la nación, «¡que nuestro puerto es el más barato y abandonado del Universo! »

Es muy cierto: nuestro puerto es el más abandonado del Universo, está sembrado de escollos artificiales, valizado con tambores de aceite vacíos ó boyas inservibles; está malamente alumbrado y hay necesidad de tomar medidas para remediar estos males.

¡Tambores de aceite vacíos sirviendo de boyas en nuestra privilegiada bahía, cuando podíamos tenerlas de oro!

¡Pobre patria!

¿Habrá quien se atreva á dudar de lo que dejo relatado?

Al Excmo. señor Ministro de Hacienda le corresponde averiguarlo, teniendo presente que cada mes que pasa, son *diez mil quinientos pesos que pierde la Nación*, y que nuestros buques de guerra van á naufragar el día menos pensado, debido á su mal estado, y que de tan grande responsabilidad no dejará de tocarle parte; y que para que el tesoro nacional no deje de percibir esa bonita suma mensualmente, no hay que

llenar más trámite que el de ordenar á las oficinas respectivas que cumplan las leyes nacionales, que están por sobre toda disposición de carácter administrativo que pudiera existir.

Yo insisto en esto, porque veo con toda la intensidad de mis pupilas y el más profundo dolor de mi corazón, el próximo, pero muy próximo, naufragio de nuestras instituciones marítimas, si no se les arroja á tiempo una tabla de salvación.

J. V. BAYLEY.

Diciembre de 1900.

CAPÍTULO V

Alumbrado marítimo

SUMARIO: — Sobre la posición del pontón-faro del Banco Inglés. — Á propósito de la pérdida del *Ciudad de Santander*. — Alumbrado marítimo. — Reglamentación de faros. — Lobos.

SOBRE LA POSICIÓN DEL PONTÓN-FARO DEL BANCO INGLÉS

1887

Cañonera *General Rivera*.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Pedro De León.

Excmo. señor:

Con motivo de haber determinado la situación y lugar en que varó y naufragó la barca inglesa *Amoor*, de lo que he dado oportunamente á V. E. parte detallado, he tenido ocasión de constatar que la posición actual del pontón-faro del *Banco Inglés* no corresponde, y por el contrario difiere de la que, en sus respectivas y generalizadas cartas, le asignan los hidrógrafos ingleses Imary Sons y Charles Wilson.

En efecto, la actual posición del pontón-faro dista del veril del banco y paraje del siniestro de la *Amoor* ocho cables contados hacia el N. 6° E. verdadero; tanto valdría decir: el pontón-faro se encuentra exactamente en el veril de la cabeza Norte del banco, mientras que las cartas lo sitúan á distancias que varían entre una y media milla (1'5m) y (2'5) al N. E. de dicho veril.

Para todo marino se explica que bajo la acción de los grandes temporales del Río de la Plata, especialmente los tormentosos del S. E., cambie de situación un faro flotante; pero desde el momento en que estas diferencias llegan á millas, se hace necesario remover dicho faro á su sitio primitivo con la mayor urgencia, para evitar que los navegantes, confiando sobradamente en la exactitud de las cartas, tuvieran que convencerse de sus errores con el inesperado encuentro de un escollo temible y ya inevitable.

Bien sé que la diferencia que en la derrota de un buque producen las variables corrientes de nuestro río, es la causa principal de los siniestros tan frecuentes que en el mismo ocurren; pero no es menos cierto que hay casos especiales en la navegación, en que urge remontar un peligro á todo ceñir y á toda vela, como sucede á los buques que, viniendo de afuera, los abaten los nortes sobre el *Banco Inglés*; y un buque que en las actuales circunstancias creyera pasar zafo de la cabeza norte de aquel banco, corriendo en la bordada al O. y pasando á todo ceñir una milla al S. del pontón-faro, vendría á estrellarse en el banco dicho, con sor-

presa de tener á su vista un faro á distancia de ocho cables.

De lo expuesto se deduce la conveniencia de dar oportunos avisos á los navegantes sobre las remociones que experimenta este faro, cualquiera que sea la causa á que obedezcan; y aun mejor de situarlo en el mismo paralelo en que se encuentra, pero más hacia el E., para prevenir á los buques que desde allá vienen, el peligroso escollo que deben evitar sus proas.

Sabido es que en trabajos hidrográficos poco se ha adelantado en el Río de la Plata, y ésta es una razón más para fijar invariablemente los faros, en bien de la navegación y de sus valiosos intereses, evitando así las amargas censuras que algunos folletos, como el *Sailing Directions* de Charles Wilson, llega á hacernos, advirtiendo á los marinos que no confíen en el alumbrado del faro que nos ocupa, porque está servido de la manera más negligente.

Perjudicando el asunto que someramente trato aquí, al buen nombre de la República y crédito del alumbrado de sus costas, repito la conveniencia de verificar la actual posición del pontón-faro del *Banco Inglés*, dándole rápida publicidad, ó, en su defecto, enmendarlo convenientemente, ya al paraje que le asignan las cartas, ya á otro más conveniente, cuyo lugar se determinará de un modo científico y prácticamente exacto.

Dios guarde á V. E. muchos años.

JORGE V. BAYLEY.

Á bordo, Junio 14 de 1887.

Á PROPÓSITO

DE LA PÉRDIDA DEL «CIUDAD DE SANTANDER»

ESTUDIOS HIDROGRÁFICOS DEL SEÑOR BAYLEY

NECESIDAD DE ALUMBRAR LAS COSTAS

Preocupa á los más expertos marinos que navegan por estas costas, cual no puede menos de suceder, la frecuencia con que en ellas se verifican desastrosos siniestros.

El distinguido jefe de la marina de guerra oriental, don Jorge Bayley, en cumplimiento de sus deberes oficiales, no permanece ocioso, y revela á cada paso su actividad y conocimientos en la materia de la profesión que ejerce y del honroso cargo que desempeña, haciendo apreciables estudios prácticos y teóricos sobre la gran cuenca de estos ríos, y en lo que se relaciona con las dificultades y peligros que ellos presentan á la navegación.

Testimonio de estas afirmaciones nuestras, son sus notables Planos Hidrográficos, con uno de cuyos ejemplares ha sido obsequiada esta redacción, y los cuales aluden, en su parte gráfica y expositiva, á los dos temibles escollos del Río de la Plata: el *Banco Inglés é Isla de Lobos;* conteniendo los cuadros demostrativos de los siniestros que, debido á su falta de alum-

brado y señales para niebla, han tenido lugar desde el año 1880 hasta la fecha.

El plano que nos ocupa háselo inspirado al atento marino oriental, el reciente naufragio del vapor *Ciudad de Santander*, y en él quiere demostrar al Ministerio respectivo la necesidad de mejorar el alumbrado marítimo de estas costas.

Se fijan en él con exacta prolijidad, — lo que demuestra que el señor Bayley tiene practicadas y medidas palmo á palmo las aguas del estuario, — los escollos de aquellos parajes, el lugar en que se encuentran situados, con sus oscilaciones posibles y graduales, el pontón-faro á los 7° N. del Banco Inglés, el puerto de embarque, islotes y arrecifes de Lobos, etc.

En la parte expositiva, y refiriéndose al Banco Inglés, los hidrógrafos señores Norie y Wilson, ocupándose en Londres (1885) de la navegación por el Río de la Plata, decían en un folleto: « No hay que fiarse en su alumbrado (del Banco Inglés), porque además de ser deficiente, generalmente con fuertes temporales garrea de su sitio el pontón-faro, el que á la vez está servido con la mayor negligencia. »

El mismo señor Bayley, en 14 de Junio de 1887, se dirigía al Ministerio de Guerra y Marina dando cuenta de encontrarse el pontón-faro fuera de su posición, en los siguientes términos:

« Sabido es que en trabajos hidrográficos poco se ha adelantado en el Río de la Plata, y ésta es una razón más para fijar invariablemente los faros, en bien

de la navegación y de sus valiosos intereses, evitando así las amargas censuras que algunos folletos, como el *Sailing Directions*, de Charles Wilson, llega á hacernos, advirtiendo á los marinos que no confíen en el alumbrado del faro que nos ocupa, porque está servido de la manera más negligente.»

Pero á pesar de estas oportunas advertencias, y de las censuras merecidas que en diversidad de formas han sido hechas ante quien corresponde, ninguna atención se ha prestado á un asunto que tan valiosos intereses afecta, porque aquí sólo hay oídos para cosas baladíes de política insignificante, porque la administración es un bajel más movible y contingente que el pontón que sirve de faro á los escollos del Banco Inglés, y porque, en fin, no han existido aquí gobernantes dignos de tal nombre en toda la acepción de lo que el concepto público exige.

Pues bien: á favor de esta marcada desidia y de la indiferencia desvergonzada con que se escuchan las censuras de los navieros extraños, las catástrofes, como no podía menos de suceder, han ido, en la medida exacta de aquella indolencia administrativa, efectuándose sin solución de continuidad sobre los escollos del Banco.

El señor Bayley nos presenta en su plano el cuadro cronológico siguiente, que demuestra cómo allí hay una tumba pérfida é inevitable en todos los tiempos para la navegación universal.

Veamos: desde 1880 hasta 1895, tuvieron lugar

en el Banco Inglés 40 siniestros, habiéndose allí perdido totalmente 23 barcos y salvádose 17 con grandes averías, por este orden: 1880, Julio 13, barca italiana *Antonio;* ídem 29, alemana *J. Wich Hortst;* Septiembre 13, ídem italiana *Francisca Sanguinetti.* 1881, Octubre 5, vapor inglés *Gobino.* 1882, Marzo 12, bergantín italiano *Clara Penco;* Noviembre 12, patacho brasileño *Damião;* Diciembre 6, bergantín noruego *Nicoline.* 1883, Febrero 28, barca inglesa *Emulation;* Junio 16, ídem ídem *Waves King.* 1884, Enero 29, cúter argentino *Uruguay;* Mayo 30, bergantín inglés *Neva;* Noviembre 2, patacho ídem *Sophia.* 1885, Julio 10, barca inglesa *E. G. Bigelow;* Agosto 14, ídem ídem *Wandering Spirit;* ídem 19, ídem ídem *Florence Cipman.* 1886, Mayo 30, lugre italiano *Foce;* Septiembre 6, barca inglesa *Mabel.* 1887, Enero 1.°, vapor inglés *Riverdale;* Junio 11, barca ídem *Amoor;* Julio 17, ídem italiana *San Battistino;* ídem 17, cúter argentino *General Newman;* Octubre 6, barca inglesa *Levingstone;* ídem 22, ídem idem *Gustave Adolphe.* 1888, Marzo 25, cúter argentino *Almirante Canaris;* Abril 5, bergantín alemán *Nicolaus;* Junio 30, lugre inglés *Lucile;* Octubre 20, fragata inglesa *Marie Burrield.* 1889, Junio 21, fragata norteamericana *C. F. Sargent;* Agosto 10, barca inglesa *Aglaria;* ídem 24, ídem ídem *Georgina;* Septiembre 18, ídem ídem *Ethiopia.* 1890, Abril 28, lugre noruego *Handy;* Mayo 4, fragata inglesa *A. Lillian;* Junio 19, chata inglesa *Apa;* Julio 30, barca ídem *Marie Antonieta;* 1894, Mayo 4, barca inglesa

Eward Percy; Julio 24, ídem ídem *Ivy;* Septiembre 30, barca noruega *Phyllys;* Octubre 3, vapor italiano *San Paulo;* 1895, Marzo 26, vapor inglés *Munkel.*

Tal es la lúgubre lista que nos presenta el Banco Inglés, por la inconsistencia de la luz de su faro flotante, á la vez servido, como queda advertido, con la mayor negligencia.

Pero el alumbrado de la Isla de Lobos no le va en zaga, ni bajo el punto de vista de su eficacia, ni en lo que hace relación á los siniestros que su irregularidad ocasiona.

« Bajo el pretexto de que la luz de *Lobos,* — advertían ya en 1868 los señores Lobo y Riudavets, en su «Manual de Navegación del Río de la Plata», — alejaba las focas de la Isla, los pescadores tuvieron bastante influencia para hacerla trasladar á la Punta del Este; pero el actual Gobierno, convencido de la necesidad de fijarlo definitivamente en la Isla, trata de llevar á cabo esta mejora, que redundará en beneficio de la navegación. »

Y el señor Bayley, con ocasión del naufragio del vapor inglés *Muriel,* acaecido en 1893, decía al Ministerio en su parte de aquella fecha:

« Este naufragio, Excmo. señor, viene á demostrar una vez más, la imprescindible necesidad de colocar un faro de primer orden en dicha Isla, que es el punto preciso de orientación para todos los buques que entran y salen del Río de la Plata, librándolos así de dicho escollo, y facilitando extraordinariamente la navegación. »

Los siguientes barcos hanse perdido totalmente por el orden que se expresa:

1882, Mayo 4, barca austriaca *Elpia;* 1886, Mayo 13, barca española *Antonio López:* 1888, Octubre 27, barca noruega *Wergeland;* 1889, Mayo 23, vapor inglés *Zárate;* 1893, Enero 23, vapor inglés *Muriel;* 1895, Mayo 24, vapor español *Ciudad de Santander.*

Termina el señor Bayley su gráfica demostración con esta advertencia respecto á las perturbaciones de la brújula:

« Durante el sinnúmero de viajes que he efectuado en estas costas, he podido detenidamente observar que no existe en ellas la más mínima acción perturbadora que algunos marinos les atribuyen, y la desviación que experimentan los buques en su derrota, es simplemente debida á las fuertes corrientes que en ellas existen, por cuyo motivo no se debe abandonar un momento el escandallo, que es la única guía para conocer las zonas peligrosas en tiempo de niebla, debiendo tenerse especial cuidado en observar la calidad de fondo que acusa, por ser éste el solo medio de evitar los escollos en tales circunstancias. »

Ni las deplorables advertencias de los desastres acaecidos, ni el clamor que en todos los tiempos se ha alzado contra la desidia de las autoridades marítimas, fueron hasta ahora motivo bastante para dotar de la luz necesaria y fijar los peligros de estas costas.

Veremos ahora si el concienzudo trabajo que nos ocupa, y que honra en verdad á su autor, logra despertar, una vez por todas, la atención del actual Gobierno.

Sería hora que se hiciese algo por la navegación y el crédito marítimo, tan justamente deprimido, de estos países.

La España, Julio 1895.

ALUMBRADO MARÍTIMO

Al tratar la cuestión salvamento de náufragos, manifestaba que el Gobierno, al hacer colocar señales para niebla en los faros, *vendría á corregir una de las grandes deficiencias que existen en nuestro alumbrado marítimo.* Como algunos profanos en la materia, debido á que saben que tenemos unos cuantos faros fijos y flotantes y una oficina denominada «Dirección General de Faros», están en la persuasión de que el servicio de alumbrado en nuestras costas está á la par ó mejor que en las costas de las principales potencias marítimas, porque es un *servicio antiguo y bien prestado, y su personal hace muchos años que presta servicio en los faros y hasta ahora ni un solo día han dejado de encenderse las luces á las horas reglamentarias*, voy á demostrar á estas personas, en pocas, pero terminantes palabras, que están en un gravísimo error. Nuestro servicio de alumbrado ma-

rítimo no será bueno hasta tanto no se construya un faro en la *Isla de Lobos*, se refaccionen algunas de las torres que están amenazando ruinas, se organice en debida forma el personal de torreros, formando una institución especial bien reglamentada, con personal idóneo, bajo una enérgica y sabia dirección; los cascajos apolillados que para vergüenza nacional están fondeados en el *Banco Inglés* y *La Panela,* expuestos á irse á pique en cualquier momento, sean sustituídos por verdaderos pontones-faros, como existen en el *Banco Chico* y *Punta de Indio* en la costa Argentina, y se dote á todos los faros de servicio para niebla y semafórico.

Es verdaderamente doloroso verse en el caso de tener que decir tan amargas verdades; pero muchísimo más doloroso sería tener que decir que alguno de los citados pontones-faros se ha ido á pique bajo un temporal y que sus infelices tripulantes han perecido en el siniestro, como infaliblemente sucederá el día menos pensado, si no se toman oportunas medidas para evitarlo. Me permito decir públicamente esto, porque no se trata de un secreto de Estado; no: éste es el clamor que desde tiempo atrás vaga por la llanura y cuyo eco aun no ha alcanzado á la elevada cumbre del Sinaí, donde es necesario que llegue cuanto antes, á fin de evitar una catástrofe. Si se duda de mis aseveraciones, nómbrense peritos para examinar los pontones, y si su informe pericial no concuerda con mis afirmaciones, caiga sin piedad sobre mí el castigo que por impostor mereciera. Particularmente,

y por mera curiosidad, he inspeccionado ambos pontones, cuando hace varios años recibieron su última carena, y no puedo equivocarme: su estado actualmente debe de ser el más deplorable que darse pueda, para el servicio que están destinados á prestar en tan peligrosos parajes.

El servicio de alumbrado marítimo no consiste en tener unos cuantos faros bien ó mal conservados, encenderlos á la puesta del sol y apagarlos cuando este luminoso astro aparece en el horizonte, ni su custodia debe ser confiada á simples patanes sin las menores nociones intelectuales y de urbanidad, que reciben á los distinguidos marinos extranjeros que visitan los faros, vestidos con la tradicional camiseta de franela amarilla y las no menos tradicionales alpargatas, en mangas de camisa y sin medias, como he tenido ocasión de verlo en un desgraciado día que, encontrándome en la *Punta del Este,* me ví en el compromiso de acompañar á visitar el faro á un distinguido almirante extranjero y su séquito. ¡Nunca olvidaré aquellos terribles momentos: la sangre me hierve cada vez que los recuerdo!

La misión de los faros no se limita á alumbrar por la noche la zona que defienden, sino que en tiempo de niebla deben proporcionar al navegante, por medio de la acústica, el reconocimiento del paraje que, debido al anormal estado de la atmósfera, está en la imposibilidad de reconocer por medio de la óptica.

El torrero debe ser una persona medianamente instruída, ciudadano natural ó legal, consciente de su

delicada misión, con capacidad para observar los instrumentos meteorológicos á su cargo y anotar todas las observaciones en los libros respectivos, que debe llevar con toda precisión y esmero, como se llevan en todas las naciones civilizadas, y conocer minuciosamente el mecanismo de los aparatos á su cargo. Debe tener presente que es un delegado de los centros de hidrografía y meteorología nacionales y que sus observaciones han de servir en los consejos navales para dictaminar sobre la responsabilidad de los siniestros que ocurran en las zonas respectivas. Debe vestir correctamente el uniforme correspondiente á la institución y á su categoría, y ser disciplinado y fiel guardián de los intereses confiados á su custodia.

¿No es éste el verdadero tipo del torrero civilizado?

En nuestros faros, hasta el presente, no se llevan tales libros, ni su personal, salvo alguna excepción, podría llevarlos: su acción se limita á limpiar el faro, encenderlo y apagarlo; y con esto creen los torreros y sus superiores que han cumplido debidamente su misión.

Tampoco el personal está organizado, disciplinado y uniformado; en algunos faros hay exceso de personal con relación á otros del mismo sistema y orden; unos torreros ganan más sueldo que otros que tienen la misma categoría. Basta ver la planilla respectiva en el Presupuesto General de Gastos, para darse cuenta del estado lamentable de desorganización en que se encuentra tan importante institución, y no se podrá

menos de exclamar: lógica, criterio, ¿dónde estáis? ¿qué os habéis hecho?

Desde el año 1887, hace la friolera de trece años, que vengo demostrando la necesidad de corregir algunas anormalidades en el servicio de alumbrado marítimo que aun subsisten, y, como no se hiciera nada por parte de las autoridades competentes en cumplimiento de la primera de las obras espirituales de misericordia, confeccioné por mi cuenta un proyecto de reglamento para la «Administración y Servicio de los Faros Nacionales», y lo presenté á la consideración del Superior Gobierno en 14 de Marzo de 1899, por no existir en aquella fecha, como no existe hasta el presente, ningún reglamento ni disposiciones para ese servicio, á excepción de los decretos respectivos creando la institución.

El citado proyecto de reglamento mereció una benévola acogida por parte del entonces Ministro de Guerra y Marina, el ilustrado General de División don Nicomedes Castro, militar estudioso y progresista, quien no bien lo hubo estudiado, reconoció su importancia y lo sometió al estudio de una Comisión especial, compuesta de los señores Ingeniero don Carlos Honoré y Alféreces de Navío Ingeniero don Federico García Martínez y don Antonio Magdaleno, personas de reconocida competencia; las cuales, después de un minucioso informe y detenido estudio del citado proyecto de reglamento, llegaron á las siguientes conclusiones: « 1.ª El proyecto estudiado de Reglamento para « la Administración y Servicio de los Faros Naciona-

« les, es un trabajo completo, similar á los que están « en vigencia en las principales potencias marítimas, « y se adapta á las condiciones de la República en la « materia. 2.ª Viene á llenar una necesidad sentida « para la uniformidad y normalidad del servicio na- « cional de faros. 3.ª Producirá en la actualidad y en « el porvenir beneficios directos á los navegantes, sin « aumento de erogaciones para el Estado. Fundándose « en estos postulados, la Comisión lo considera de « utilidad inmediata, » etc., etc.

Pues bien: á pesar de tan favorable informe, mi proyecto de reglamento, que consta de once capítulos y ochenta y ocho artículos, fruto de un laborioso estudio, previa consulta de los reglamentos en la materia vigentes en las principales potencias marítimas de ambos continentes, de los contratos de concesiones de faros, de las magnas obras del Puerto de Montevideo, con las cuales el alumbrado marítimo está fuertemente ligado, va á ser en estos días condenado á muerte, debido á haber la Dirección de Faros presentado posteriormente otro reglamento que consta de unos cuantos apuntes que nada dicen y dejan todo en el mismo estado de decadencia en que se encuentra actualmente, sin iniciar un solo paso hacia el progreso, y sin haber sido este reglamento sometido á informe técnico, como acertadamente lo fué aquel de que soy autor; pero que, ha sido aprobado por un dictamen fiscal *con preferencia al mío.*

Desgraciadamente no me he formado aspirando la suave aura de la ciencia en una Academia Naval; pero

veinte años de constante lucha, estudio y observación, me han llevado al convencimiento de que en nuestro país, como en cualquier otro, jamás adelantarán las instituciones navales bajo la dirección de profanos; y que las iniciativas é informes de carácter técnico no deben ser sometidos al arbitrio de jueces legos en la materia, porque generalmente las hacen naufragar á medio camino.

En vista de mi tesón y buena voluntad, ¿no sería digno de ser mejor atendido mi humilde trabajo?

Octubre 1900.

J. V. BAYLEY.

REGLAMENTACIÓN DE FAROS

INFORME DE LA COMISIÓN

Excmo. señor: Las actas que acompañan á este informe, demuestran el estudio analítico que hemos hecho del proyecto de reglamentación para el servicio de faros, presentado al Superior Gobierno por el Coronel de la Marina Nacional don Jorge Víctor Bayley.

La síntesis de los trabajos que ellas implican, es lo que vamos á exponer, junto con las conclusiones á que arribamos.

Iluminar las costas para bien de los navegantes, fué obra del ingenio humano desde el principio de la civilización. La historia de los primeros faros ó luces

que guiaron á los marinos, arranca y nace con ellos; ningún otro gremio profesional podría en justicia ni en verdad disputarles la invención, porque nadie, sino los navegantes, tienen interés en encontrar á todas horas puntos de reconocimiento en los continentes del planeta, en su semillero de islas, escollos y canales, en todas sus rutas marítimas y fluviales, para orientarse y llevar á seguro puerto á los buques, á sus tripulantes y viajeros y á los grandes intereses que les confía, ora el comercio ó ya el poder militar de los pueblos. Por eso la Comisión encuentra de toda razón el conferir á los marinos y á las oficinas ó ministerios de su ramo el servicio de faros, que nunca estará en mejores manos que en las de la gente del oficio.

Á ellos les atañe.

Las principales naciones marítimas lo han entendido de la misma manera, y aquellas donde, por soplos revolucionarios, se han entregado los faros á corporaciones profanas, que nunca jamás sabrían darse cuenta de la importancia de esos aparatos, de su utilidad y buen funcionamiento, han tenido que reaccionar y devolver su administración á los marinos, sin más tolerancia que la de algún hombre de conocimientos técnicos en el mecanismo de los aparatos de iluminación. No puede ser de otra manera, y este criterio de la Comisión va aun más lejos: las señales para tiempos tormentosos, de cerrazón ó niebla, que día más ó menos habrán de establecerse adjuntas á los faros de las costas de la República, también corresponden al cuidado de los marinos y su ministerio, por razones lógicas indiscutibles.

Inspeccionar el alumbrado marítimo,—que es una obra de beneficio público con carácter internacional;—educar con las aptitudes necesarias á las personas encargadas de su ejecución; reglamentar sus servicios, estableciendo los deberes y derechos de todos y cada uno, es algo que la Comisión entiende que nadie se atreva á ponerlo en tela de juicio.

La oficina que propone el proyecto aludido, viene á llenar esa necesidad que hace mucho tiempo se viene sintiendo por nacionales y extranjeros, que se quejan día á día del actual estado de cosas; quejas bien justificadas, cuyo detalle omitimos para no pasar del informe á la censura.

La Comisión estudió prolijamente todo aquello que de una manera directa ó indirecta pudiera afectar los intereses de las personas que tienen concesiones de faros particulares.

Nada encontró que pueda dañarles en lo más mínimo, desde que á ellas se deja librada la administración de sus prebendas y sólo se reglamenta el servicio del personal de acuerdo con el plan de que haya unidad y uniformidad en la corporación de torreros,—condiciones indispensables y cada día más necesarias al progreso moderno y á las exigencias de su creciente navegación.

El proyecto del Coronel Bayley es el extracto compilado de lo mejor que rige, en las materias de que trata, en las naciones marítimas de mayor adelanto; y en ese trabajo se ha buscado un todo armónico tendente al perfeccionamiento del alumbrado marítimo y

á su buen servicio, yendo con reposo y sin dar saltos bruscos, á la consecución del objeto, con ventajas tangibles para el presente y el futuro.

La historia de la farología, aunque fuera hecha á grandes rasgos y en la parte más pertinente á este informe, vendría á demostrar que ella, como todos los inventos humanos, ha seguido un proceso lento y continuo desde su aparición en las rústicas fogatas que se encendían en parajes convenientes de la costa, para perfeccionarse luego en torres construídas ex profeso, en cuyas cámaras superiores que miraban á la mar ardían las antorchas que guiaron á los antiguos navegantes del Mediterráneo y de los mares del Occidente de Europa, marcando ya en aquellos edificios, de los que aun quedan vestigios, la primera etapa del mejoramiento del alumbrado marítimo.

Más tarde, al acercarnos á los tiempos modernos, parece que la luz de los faros hubiera iluminado también los templos de la ciencia, y ésta, pagando ciento por uno, perfecciona aquellos aparatos, en sus lámparas primero, en la aplicación de los reflectores catóptricos después, siguiendo luego las poderosas lentes de Fresnel en su sistema dióptrico, las maquinarias ingeniosas para dar á las luces eclipses, destellos é intermitencias regulares que dieran un carácter individual á cada faro, para hacerlo inconfundible con otro; y cuando todo esto se había alcanzado, se va más lejos aún, aplicando la fuerza luminosa de los gases y del fluido eléctrico en las atrevidas construcciones firmes y flotantes de la farología, para convertirlas en astros

radiantes que salvan las curvaturas del mar y las brumas de la atmósfera á distancias cada día mayores y casi increíbles, para dar á los marinos el alerta á las costas, como centinelas del progreso moderno.

Y cuando rápidamente desfilan ante los ojos del espíritu, desde la primera tea hasta los grandiosos aparatos que hoy guían á los marinos, se admira el trabajo acumulado de miles de generaciones que han contribuído con su inteligencia á los maravillosos triunfos de todo lo útil y todo lo bello de que se enorgullece nuestro siglo.

Viene este relámpago histórico á dar fuerza á las opiniones de la Comisión en el sentido de que se cree la oficina proyectada para que sirva de centro directriz al alumbrado de las costas y á las mejoras progresivas que reclame, y también como Oficina de consultas é información de la importante rama aquí considerada.

Hay que recordar que hasta ahora no se ha hecho nada para satisfacer esas necesidades y tener garantías eficaces de que el servicio de faros y todo lo que le concierne marche en las formas regulares y controladas que reclaman como institución de utilidad pública que, en este caso, se torna en internacional, pues son los buques de todas las naciones los que reciben sus beneficios y también los que contribuyen á su sostenimiento.

La faz económica del proyecto, ante las erogaciones del Estado, también ha sido estudiada y comparada con lo existente en la materia. El estudio lo re-

comienda porque invierte menos gastos, teniendo además la ventaja de que se economizan los sueldos de reemplazo que se darían á los oficiales de marina, si éstos no fueran á ocupar los puestos de la oficina proyectada.

Cuanto á la comparación, la Comisión se limita á señalar que lo proyectado es muy superior á lo existente, y no entra en detalles porque llegaría á tener un lado ingrato ó enojoso que la Comisión prefiere evitar.

Muy pocas serían las modificaciones que á juicio de los informantes habría que hacer al proyecto en cuestión: algunas de importancia secundaria, que las actas explican y cuyo objeto es aclarar ó ampliar algún artículo en bien de los fines generales que se persiguen.

El resumen de este informe vendría á estar en las conclusiones siguientes:

1.ª El Proyecto de Reglamento para la Administración y Servicio de los faros nacionales, presentado al Superior Gobierno por el Coronel de marina don Jorge Víctor Bayley, es un trabajo completo, similar á los que están en vigencia en las principales potencias marítimas y adaptado á las condiciones de la República en esa materia.

2.ª Viene á llenar una necesidad sentida en la uniformidad y buen servicio de la farología del país.

3.ª Produce beneficios directos á los navegantes, sin aumento de erogaciones para el Estado.

Fundándose en esos postulados, la Comisión lo con-

sidera de utilidad inmediata, dejando á salvo los estudios ulteriores que puedan hacer otras personas ó corporaciones.

Termina la Comisión agradeciendo al Superior Gobierno el honroso cometido que se le confió.

La Tribuna Popular, Junio 26 de 1900.

LOBOS

Desde tiempo inmemorial los navegantes claman por un faro en la Isla de Lobos, en la embocadura del Río de la Plata, donde ese centinela avanzado salvaría vidas é intereses de tantas personas que dedican sus energías al arte y al comercio marítimos.

Dicen los maldicientes que ese clamor no fué escuchado porque la luz ahuyentaría al anfibio y porque entre la piel de un lobo y la de un náufrago, la elección no puede ser dudosa.

Convenimos en ello, así como en las ventajas emocionantes que nos procura la descripción de cada siniestro y los actos de admirable heroísmo que origina cada salvataje humanitario.

Pero, á pesar de esto, optamos por el faro, optamos por la luz.

Y esto nos lo ha sugerido el reciente naufragio del vapor *Montevideo* y la varadura del *Porto Alegre* en ese paraje.

Y no son menos tristes las consideraciones que

surgen de la encalladura del vapor *Perseo*, á la entrada de nuestra bahía, sobre la restinga sumergida de Piedras Blancas, que no fué aún relevada con exactitud, ni después de haber gastado tantos cientos de miles de pesos en estudios del puerto.

En el plano general de los sondajes de perforación sólo encontramos *cuatro* (no son muchos, ¿verdad?), y esos en las inmediaciones del puerto, donde encalló el *Perseo*, es decir, entre Piedras Blancas y la roca Tagus, que no indican, por cierto, ni siquiera la existencia de esa restinga.

En efecto, el sondaje número 5 da como fin de esa perforación, m. 13.67; el sondaje 8 A, da 13 m. 67; el 9 A, m. 14.85; el 10 A, m. 14.10. De modo que, casualmente, ninguno de esos cuatro sondajes de perforación dió con una piedra á menor profundidad, pero dió con una de ellas el *Perseo*, y quizás dé con otra, dentro de poco, otro buque.

De este módo iremos relevando, poco á poco y sin gastos, las partes más peligrosas de esa restinga, economizando, por lo menos, un millar de pesos, del mismo modo como la Comisión de Estudios del Puerto fué tan previsora, que consideró conveniente hacérselos economizar á la casa Luther, á más del dragaje del canal de ensayo y *otros muchos teneres*.

No, no es un faro lo que puede espantar á los lobos de la isla homónima.

La luz espanta á otros lobos que están aquí en tierra.

Á algunos les espanta la luz que pueda reflejarse sobre la isla, y á otros la que pueda expandirse sobre la cuestión Puerto de Montevideo.

Y aquí, aun más que allá, aumentarán los desastres marítimos toda vez que no se escuche el clamor de los navegantes, y no se empiece de una vez á tratar estas cuestiones con clarovidencia.

* * *

La Razón, Diciembre 7 de 1898.

CAPÍTULO VI

Practicaje obligatorio

SUMARIO: — Prácticos lemanes. — Medidas que se imponen. — Prácticos del Puerto.

PRÁCTICOS LEMANES

Por temporadas, mis sentimientos y creencias íntimas me obligan á aceptar la tarea á la vez grata y difícil de estudiar nuestros problemas navales, excluyendo del estudio toda idea política ó de crítica á los Poderes públicos, — por leve que parezca, — encuadrándome en el marco que mis deseos han trazado, marco que limita el cuadro de la prosperidad de la patria. Ese es mi único objetivo.

Digo tarea grata, porque halaga mi sentimiento tratar asuntos que recuerdan mi infancia, dedicada toda, como los fueron mis primeros años de juventud, á la noble profesión de marino; y difícil, porque esta rama de los conocimientos humanos tiene muchos escollos, donde fácilmente puede naufragar mi inexperiencia.

Estos arranques se producen sin presunciones de saberlo todo, porque puedo valorar mis débiles fuerzas; pero me guía la firme voluntad de mantener constantemente presentes las ideas de progreso que nacen sinceras en mi alma, quizá en su origen animadas de intenso calor patriótico; pero que, transformadas en parte por el frío razonamiento, reflejarán mi sincero pensar, mis convicciones; ideas que manifiestan los lunares que presenta la marina nacional.

Entro en batalla siempre con la absoluta seguridad de no triunfar; y digo así, porque mi país está mortalmente atacado de indiferentismo náutico, y por otra parte no espero triunfos porque mi palabra no ha de ser más autorizada que la sentida á cortos intervalos en toda la prensa de la Capital.

Mucho se ha escrito, mucho bueno se ha indicado y repetido hasta el cansancio; pero parece que todo ha caído en el vacío, — mansión donde duermen muchas ideas de progreso, que, de haberlas estudiado y atendido debidamente, tendríamos resueltos muchos problemas, unos en beneficio nuestro y otros en bien universal.

Siendo una de las funciones principales de los Poderes públicos proteger los intereses nacionales, tanto en el orden material como moral, se comprende que la defensa contra cualquier clase de mal que pueda atacar, no sólo nuestra libertad ó independencia, sino también empañar el nombre que de nación civilizada nos corresponde, merece la más enérgica campaña, y ésta no puede hacerse efectiva si no se cuenta con los medios necesarios para hacerla.

Desde que el hombre no puede vivir sino en sociedad, y como esa organización social gobernada por los Poderes públicos no puede ser beneficio de uno, sino de todos, se comprende que toda iniciativa en bien del progreso corresponde al Gobierno realizarla, desde que el pueblo, por razones naturales é indiscutibles, delega en él la facultad de organizar y proporcionar el bien general.

Este principio de derecho público debiera haberse mirado con menos egoísmo por quienes han podido hacerlo, en bien de nuestra patria; los que han debido proteger y fomentar lo que á marina se refiera, iniciando la mercante y creando la de guerra para la natural defensa de la primera, y demás fines que le están señalados por la organización de las sociedades modernas.

No puede negarse que la protección á la marina es benéfica para los intereses nacionales, y lo es, porque abre dilatado campo á la vida, al desarrollo del comercio y á la prosperidad general. Negar lo dicho sería afirmar que tenemos una dosis fuerte de charruismo, y que por equivocación ó extravagancia usamos la vestimenta del hombre civilizado.

Nada crece y vive con fecundidad si se le abandona al solo impulso de su vida propia, sin ayuda, sin cuidado, sin la necesaria protección y guía indispensable para el desarrollo próspero y fecundo.

La ley de asociación y mutua protección está impuesta por la naturaleza y se cumple donde quiera que extendamos la vista: por eso los Poderes públicos

de cada nación, que representan el conjunto de individuos, deben cumplir el sagrado deber de estudiar por los medios que les son propios, el mejor modo de llevar la defensa á la vida y al progreso, allí donde lo reclaman intereses de importancia absoluta, procurando dar al pueblo gobernado, seguridades de desarrollo tranquilo, imitando, si no puede mejorarse, lo que hacen las demás naciones civilizadas.

La protección al intercambio, si se le quiere atender en una de sus más importantes faces, que es la seguridad en el camino á recorrer, exige de los gobiernos el estudio de los medios de seguridad necesarios é indispensables.

Toda nación marítima, y así lo estiman las europeas, entiende, de acuerdo con las corporaciones técnicas, que la navegación astronómica no tiene peligros inminentes; la preparación científica de su personal técnico, representado por el capitán y los oficiales, y una buena nave en lo que se refiere á su construcción, son elementos suficientes para garantir casi en absoluto una travesía sin graves riesgos; pero, cuando se deja el cielo y el mar para incluir la tierra que asoma en el horizonte, los peligros aumentan, cada vez se encuentran más dificultades, los reconocimientos se hacen dudosos en muchas ocasiones, y es indispensable emprender la navegación costanera.

Si á cualquiera de mis lectores se le coloca en la mano un plano de cualquiera de las ciudades europeas, y sin otra ayuda pretendiera visitar lo que estime necesario, estoy seguro, segurísimo, de que apa-

recerían las dificultades por todas partes y tendría que recurrir al *guía;* condición sin la cual la visita ó viaje se convierte en martirio.

Sin llegar á los extremos, basta llevar á uno de nuestros *dandys* con presunciones de sabios y reflejos de millonarios, al centro de la Aguada, darle un plano en la mano y señalarle una calle y un número, para que se le vea dar vueltas y concluir por preguntar al celador de la esquina ó al pilluelo lustrabotas por el punto deseado.

Iguales, y aun podríamos decir mayores dudas, le asaltan al marino que no puede detenerse en el mar á esperar informes; el buque que tiene que seguir su navegación, la efectúa en medio de la incertidumbre, llega á puerto más ó menos equivocado, ó se estrella en los peñascos solitarios de nuestras terribles costas.

Las naciones europeas han entendido, y con toda razón, que la navegación costanera debe dirigirse por los marinos de la localidad; llámense pilotos ó prácticos lemanes, son ellos los que en cada momento están al corriente de cualquier cambio que accidentalmente pueda sufrir la iluminación marítima; son ellos los que prácticamente conocen y sienten las corrientes y estiman en su justo valor el efecto de los vientos, de las mareas cuando las hay, y de la combinación de todos estos elementos que causan grandes trastornos en los atrevidos y presuntuosos que no faltan, y tratan de llevar aunque no sea otra cosa que el nombre de marinos.

Pues bien: para entrar y salir de puertos y hasta

encontrarse completamente libre de cualquier escollo, el piloto acompaña al buque y lo entrega al capitán en plena mar, para que inicie su navegación y empiece su responsabilidad.

Si ese sistema se sigue en las naciones que dominan el comercio marítimo, con más razón debiera exigirse en nuestro país, desprovisto de la mayor parte de las señales indispensables para la buena navegación; en esta bendita tierra, donde los editoriales de los diarios estampan torpezas científicas del calibre de aquella que aconsejaba para el Banco Inglés un faro de luz roja, fija, de primer orden!! En materia de faros, nunca pudo decirse una barbaridad mayor.

Por eso muchas veces no se escuchan por parte de los gobiernos las iniciativas individuales; pero, lo lógico sería atenderlas, nombrando Comisiones técnicas que lo fueran en realidad, para que estudiaran é informaran sobre esos consejos que de cuando en cuando aparecen en los diarios y periódicos.

La verdad es que la protección al gremio de los pilotos ó prácticos lemanes, á la par que lógica, desde que reduciría á un mínimo las pérdidas de vidas, embarcaciones y cargas, daría buen nombre al país y contribuiría al fomento del intercambio, desde que ante la facilidad en la navegación, el gasto del seguro se haría insignificante.

Hay Compañías de seguros en Europa que no quieren hacer operación de ningún género con buques que se dirijan al Río de la Plata, porque todos los años la estadística les aconseja abstención completa, y las

Compañías que aseguran hacen pagar bonitas sumas, las que nunca tendrían lugar tratándose del pago que mereciera el trabajo del práctico lemán.

Detallar el problema sería abordar un asunto quizá sin resultado; óigase la iniciativa, hágase el estudio correspondiente, y el resultado final será siempre beneficioso al buen nombre y á los intereses nacionales.

Esa isla de Lobos, ¡bendita sea!, colocada al parecer de intento por la madre naturaleza para adornarla con todas las señales modernas, tendrá que ser también el punto para tomar y dejar el práctico, porque cuando las caprichosas vueltas de la casualidad coloquen ahí un faro de primer orden, una señal para niebla, una estación de salvataje, hará también el abrigo necesario para el embarque y desembarque del práctico lemán.

Cuando una señal óptica proteja un círculo de 20 ó 22 millas de radio; cuando una señal fónica cumpla su cometido y existan otros recursos modernos, los buques todos irán sin temor en demanda de ese islote hoy terrible, para recibir el cariñoso y útil auxilio del práctico lemán.

En la vida de las naciones todo cuanto se haga para obtener el bien general, es de capital importancia, máxime en los asuntos cuyo arreglo puede ser siempre sencillo.

La historia, gran maestra universal, nos atormenta con el relato de guerras injustas, verdaderos actos de prepotencia, duelos internacionales, ocasionados muchas veces por caprichos, por ambiciones ó por cau-

sas sin verdadera importancia para perturbar la tranquilidad de dos ó más naciones, desarrollando la desgracia é imponiendo la muerte!

Cuando una claraboya, un pasillo, una llave y otras menudencias de un santuario de Palestina fueron suficiente causa para originar una guerra como la de Crimea y perturbar la paz de toda Europa; cuando en nuestros días el derecho y el respeto internacional es algo de suyo peligroso y no bien definido para las naciones débiles, todo debe esperarse, y, por lo tanto, al estudio y fomento de las conveniencias internacionales debe dedicárseles preferente atención.

La naturaleza nos ha obsequiado con preferencia, dándonos las costas más importantes de la América del Sud: tratemos, por nuestra parte, de hacerlas fácilmente navegables, y recibiremos rápidas satisfacciones.

Proteger al gremio de prácticos lemanes, es asegurar la vida del pasajero y dar facilidades inmensas á todo el comercio.

Federico García Martínez.

Año 1898.

MEDIDAS QUE SE IMPONEN

LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS

La navegación, ese coloso de los mares, que no sólo hace ilustrados, opulentos y poderosos á los pueblos en la paz ó en la guerra, merece en todas las naciones del mundo civilizado la preferente atención de los gobiernos, porque el poderío ó la prosperidad de un pueblo depende siempre de sus barcos. Los gobiernos que miran impávidos los siniestros que ocurren, y se cruzan de brazos ante las catástrofes marítimas, no velan por los propios intereses confiados á su suprema dirección.

Todos los países civilizados del orbe tienen dictadas disposiciones protectoras de la navegación, que garanten la seguridad de la vida de los navegantes, por lo mismo que los países de esas condiciones se preocupan de que su título de *civilizados*, condiga con sus procederes.

Sin remontarnos á la vieja Europa, asiento de la ciencia y experiencia marítima, en nuestro continente americano, los gobiernos del Brasil, Argentina, Chile, Perú, etc., se han preocupado de dictar sabias y protectoras disposiciones, no sólo de los barcos y cargamentos, sino de lo que es más digno y grandioso de garantir: la vida de los tripulantes y pasajeros!

Habrá para llenarse muchas páginas de la historia marítima del Río de la Plata, el día que se recopilen los datos y sucesos producidos tan sólo en nuestras ya famosas playas.

¡Da grima ver la despreocupación de los Poderes públicos, al no tomar medidas salvadoras, iguales á las adoptadas por todos nuestros vecinos de la América!

Para no remontarnos á épocas lejanas, aun están frescos en la memoria los hechos de ayer no más: el naufragio tristemente célebre del vapor inglés *Paraná*, ocurrido el 29 de Octubre último, á las 4 y 20 de la madrugada, en la restinga de la Isla de Lobos, á plena luz de luna llena!

¿Cuál fué la causa esencial del naufragio?

Parece que no fué otra que la falta de conocimiento de nuestras playas, la ignorancia de la existencia de mil escollos, que sólo la competencia de nuestros prácticos lemanes hubiera evitado. ¿Por qué, pues, no se impone como obligación indispensable que los buques que entren al puerto tomen á la altura competente el práctico respectivo?

¿Por qué nuestro Gobierno no se preocupa de imponer ese practicaje como medio de evitar que el Banco Inglés, Isla de Lobos, Punta del Este, etc., sean cementerios de buques, con perjuicios evidentes de los intereses generales y de los que no tienen precio: de las vidas humanas?

Las Compañías de seguros, directamente perjudicadas por esa incuria, por esa negligencia de nuestras autoridades, deberían preocuparse, en salvaguardia

de sus intereses, de garantirse, estableciendo como condición *sine qua non*, que su responsabilidad de pagar el seguro cesa si se prueba que el capitán del buque no tomó el práctico. respectivo al entrar á la embocadura del Río de la Plata, ó sea al Cabo de Santa María.

Habrán salvado con ello sus responsabilidades, y habrán obligado á tomar práctico á los buques, beneficiando la vida de los tripulantes y pasajeros, ya que las autoridades de la Nación, por un motivo ó por otro, no han prestado la atención debida á tan valiosos intereses.

Preocúpense de ello las Compañías de seguros, que cuando menos, la sociedad uruguaya les estará grata por el beneficio indirecto que á sus miembros viajeros, parientes ó amigos, reportará. Háganlo por el bien de la humanidad, antes que por sus propios intereses.

La escuadra brasilera que trajo al Presidente doctor Campos Salles á Buenos Aires, comprendiendo la conveniencia, y más que todo las responsabilidades en que incurriría al no tomar práctico, se preocupó de llenar ese requisito de seguridad, y no bien avistó el cúter nacional *Patriota*, que estaba de crucero, solicitó los servicios de practicaje, no obstante haberlos ya pedido de antemano, como lo hizo saber *La Nación* de Buenos Aires oportunamente.

Y nos consta que eso se hizo porque, aparte de su necesidad para la seguridad de la escuadra, los

ilustrados marinos brasileros entendieron, como no podía menos de ser, que el practicaje era *obligatorio* en nuestras aguas, y respetaban así el principio *universalmente* establecido, de tomar práctico á la entrada en aguas de otro país.

Estas consideraciones, basadas en la más estricta verdad de los hechos ocurridos en nuestras aguas, nos las sugieren el interés que estamos seguros tiene el Poder público, de evitar en lo posible los frecuentes naufragios, que sólo redundan en nuestro perjuicio como nación civilizada.

Es hora ya de que nuestro Gobierno adopte las medidas que tan grave cuestión reclama.

Escandallo.

La Tribuna Popular, Noviembre 1900.

PRÁCTICOS DEL PUERTO

Los precedentes artículos son la más fiel expresión de lo que actualmente sucede y de lo que estamos en la ineludible obligación de hacer; pero séame permitido advertir que los desventurados prácticos del puerto se encuentran en las mismas condiciones, y el venturoso día que el Gobierno se ocupe de la navegación, á los prácticos del puerto debe llegar también su benéfica intervención.

J. V. Bayley.

Diciembre 1900.

CAPÍTULO VII

Escollos en la Bahía

SUMARIO: — Reglamentación de salvatajes. — La roca «Tagus».

ESCOLLOS EN LA BAHÍA

REGLAMENTACIÓN PARA SALVATAJES

La Nación, en uno de sus últimos números llama la atención sobre el nuevo escollo que constituye el casco de la barca *Dante*, naufragada en la rada exterior de Montevideo. Como es sabido, en la tentativa de remate de dicho casco no hubo oferta ninguna, y en consecuencia ha quedado abandonado, después de haberse extraído una parte de la carga, la arboladura, etc.

Creemos que estos hechos deben preocupar preferentemente la atención de las autoridades respectivas, mucho más teniendo en cuenta la frecuencia con que se producen, como lo demuestran las boyas que señalan los naufragios ocurridos en los últimos años en nuestra hermosa bahía.

Por otra parte, es deber de toda nación progresista,

y nuestro propio interés lo aconseja, dedicar toda la atención y los esfuerzos posibles á dar facilidades á los elementos que tienden á fomentar el comercio y la industria nacional.

Un país cuya vida depende del comercio marítimo, no puede prescindir de mejorar la navegación de sus costas y puertos, dando las mayores facilidades á los buques que llevan los productos de su suelo y vuelven con los del extranjero ó con los suyos mismos transformados por la perfeccionada industria europea.

Los temporales y la oscuridad de las noches no son obstáculos para detener el derrotero de los buques; gracias á los adelantos de la ciencia náutica y de la construcción naval, ellos se hallan tan seguros en alta mar como en un dique; donde peligran es en la proximidad de las costas y puertos, y principalmente en las costas llenas de escollos y deficientemente alumbradas y valizadas como las nuestras.

Hasta hoy nos hemos preocupado muy poco de mejorar las condiciones de nuestros puertos y canales, así es que cada día empeoran sus condiciones con mengua de nuestra importancia comercial.

Además de los escollos naturales, tenemos ahora los producidos por naufragios, y es sobre este punto que queremos llamar la atención del Gobierno.

En casos como el de la barca *Dante*, la destrucción del casco corresponde á la casa que verifica el salvataje; pero como no tenemos reglamentación ninguna al respecto, se toleran los mayores abusos sin mirar los perjuicios que ellos causan al país.

Las empresas de salvataje sólo miran por sus intereses particulares; después de arrebatar á las olas todo lo que puede ser objeto de comercio, abandonan los cascos de los buques, que quedan formando nuevos bancos, empeorando las condiciones de nuestros puertos. Además, las autoridades marítimas, que en algunos casos podrían hacer desaparecer esos obstáculos para la navegación, es justo decirlo, no encuentran la debida cooperación, como lo demuestran casi todas las memorias anuales que publican.

Con el fin de evitar los abusos que vienen cometiendo las empresas de salvataje, debido á cuya causa se encuentran los puertos y canales de la República interceptados por infinidad de cascos sumergidos, fué presentado al Ministerio de Guerra y Marina, con fecha 20 de Marzo de 1892, un proyecto de reglamentación que, después de ser informado favorablemente por el Fiscal de Gobierno y por el jefe de la Sección técnica respectiva, Capitán de Fragata don Javier Gomensoro, ha quedado hasta la fecha esperando el decreto de aprobación. El autor de ese proyecto es el jefe de la Escuadra, Capitán de Navío don Jorge V. Bayley, quien en diversas épocas ha prestado importantes servicios á la navegación, valizando nuestros ríos y haciendo volar infinidad de cascos que formaban otros tantos escollos.

El proyecto de reglamento á que nos referimos, lo confeccionó el citado jefe á pedido del Teniente General Pérez, que en aquella época desempeñaba el Ministerio de Marina. Ahora que este ciudadano des-

empeña nuevamente esa cartera, es de esperar que prestará su aprobación á un reglamento tan importante, que vendrá á llenar una necesidad muy sentida y á prestar un verdadero servicio á la navegación.

Para que pueda apreciarse mejor la importancia de ese trabajo, lo transcribimos á continuación, tomándolo de la Memoria de la Armada Nacional correspondiente á 1894.

F. P. Miranda.

LA ROCA « TAGUS »

Jefe de la Escuadra.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada don Juan J. Díaz.

Excmo. señor:

Siendo la roca *Tagus* un bajo natural sobre cuya mayor prominencia se sondan 15 pies (4 mts. 57 cts.) de agua, y estando su posición determinada en todas las cartas hidrográficas de nuestra bahía, tanto nacionales como extranjeras, este escollo no es desconocido para ningún navegante de los que surcan nuestras aguas, y si bien desde el naufragio del vapor alemán *Corrientes*, cuyo casco yace sobre dicho bajo, éste ofrece actualmente un verdadero peligro para la nave-

gación de cabotaje, siempre lo ha sido para la de ultramar, debido á su mayor calado; y al efecto ha estado constantemente valizado. Por consiguiente, la pérdida del citado vapor, como la encalladura del francés *Uruguay* sobre dicho bajo, en las circunstancias que han tenido lugar, no habiendo existido fuerza mayor, no tienen explicación y se deben exclusivamente á falta de pericia ó á un gran descuido de la persona que los gobernaba.

Como la extracción total del casco y parcial de dicha roca ocasionará grandes gastos al Estado, debido á sus dimensiones y profundidad bajo la superficie del agua, y especialmente por el paraje en que radica, el más correntoso de nuestra bahía y abierto á los vientos predominantes que más marejada levantan, en invierno los del tercer cuadrante y los del segundo en verano, que es la estación más propicia para trabajos de tal índole, éstos serían continuamente interrumpidos, aparejando consigo sus correspondientes gastos.

La suma de diez mil pesos que calcula el señor Práctico Mayor, la considero sumamente insignificante para llevar á cabo una obra de tal magnitud, según mi práctica en trabajos submarinos me permite apreciar. Así, pues, no opino como dicho señor en lo referente á que la oxidación durante los cuatro años que ha estado sumergido el casco, haya atacado al hierro de tal manera que facilite la acción de los explosivos y la extracción de los fragmentos; pues en tal caso sería mayor el consumo de ellos, puesto que cuanto más resistencia encuentran, más eficaz es su acción destructiva.

Tocante á la forma que propone para extraer los despojos por medio de remolque, la considero, no sólo inadecuada, sino de ningún resultado práctico, puesto que el más insignificante cuerpo sólido sumergido, ofrece la mayor resistencia para su arrastre.

Para hacer dicho trabajo se necesitaría un pontón especial bien guarnido, con sus correspondientes aparejos y pescantes para embragar los despojos, suspenderlos de su lecho y así conducirlos hasta el lugar donde se deseare arrojarlos, y tanto esta operación como la de los barrenos en la roca, son trabajos que tienen que quedar perfectamente concluídos, y por consiguiente no sólo requieren buenos elementos, sino conocimientos y práctica en ellos.

Á más, como el citado señor Práctico lo manifiesta muy razonablemente en su informe, refiriéndose á la extracción del casco del vapor *Corrientes* y de la parte más prominente de la roca: « efectuado este último trabajo habría un fondo de 21 pies, *y por lo tanto, para los buques de mayor calado quedaría subsistente el escollo,* que para hacerlo desaparecer total y completamente demandaría sumas cuantiosas á la nación.

« Además, como se trata de practicar estudios para construir el puerto, el infrascrito supone que el murallón se colocará en dirección de las corrientes naturales; por consiguiente, quedaría la piedra *Tagus* á la parte exterior de dicho murallón. »

En vista de estas circunstancias, soy de opinión que con la suma que calcula el señor Práctico Mayor emplear en la extracción total del casco y parcial del es-

collo, que, por consiguiente, y como queda demostrado, no se conseguirá hacerlo desaparecer para la navegación de ultramar en general, se limiten los trabajos en dicho punto solamente á la destrucción del casco del vapor *Corrientes* hasta dejarlo al nivel de la mayor prominencia del escollo natural que allí existe, es decir, en nivel de 4 mts. 57 cts. (15 pies), que es el menor fondo, sin extraer sus despojos, y sustituir la boya que actualmente lo valiza, por una luminosa que determine su posición durante la noche. Por este medio habría desaparecido ese peligro para la navegación de cabotaje, que es la más perjudicada actualmente, y estaría valizado para la de ultramar, pues á pesar de los trabajos que propone hacer el referido señor Práctico Mayor, *siempre existiría el escollo, como ha existido hasta el presente.*

Como esta operación no ocasionaría tan grandes gastos, con el sobrante de la suma indicada se procedería á la destrucción del casco de la fragata alemana *Kersonesse*, que se encuentra sumergida en el verdadero fondeadero de los buques de ultramar, tomando una gran zona de éste su casco y el pontón-faro que lo valiza, y es un escollo que bajo ningún punto de vista debía de existir, y muy poco favor hace á nuestro puerto, por tratarse de un escollo artificial que al principio de su naufragio debía haber sido extraído, evitando así los gastos que ocasiona el sostenimiento del pontón-faro y el triste espectáculo que él ofrece, en el centro de una bahía tan privilegiada por la naturaleza como es la nuestra; y finalmente, destruir el

casco del vapor argentino *Proveedor*, á pique en el centro de nuestro puerto, y valizado actualmente por dos boyas.

Soy de opinión, Excmo. señor, que los escollos naturales en un puerto pueden existir sin menoscabo para las autoridades correspondientes, porque son sólidas obras de la naturaleza, difíciles de destruir y conocidas dé todos los navegantes, y á cuyo efecto están perfectamente determinadas en las cartas respectivas con sus sondajes, etc., etc.; y que el marino tiene obligación de conocer y evitarlas. Pero no opino así referente á los escollos artificiales que existen cuando no debían existir, y mucho menos que sea el Gobierno el que tenga que desembolsar los fondos para su extracción, cuando particulares han sacado de ellos todo el provecho posible, con graves perjuicios de tercero. Ya es tiempo de que se ponga un freno á estos abusos, como no escapará al elevado criterio de V. E., tomando medidas enérgicas á fin de evitarlos en lo sucesivo, obligando á los compradores ó dueños de los buques naufragados, á destruirlos por su propia cuenta, en vez de abandonarlos luego de haberlos explotado totalmente. En ese Ministerio debe existir un « Proyecto de Reglamento », presentado por el infrascrito con ese fin en 30 de Marzo de 1892, el que creo aun no ha sido tomado en consideración por el Superior Gobierno y me permito recomendarlo á la consideración de V. E.

En resumen, señor Ministro, evacuando el informe solicitado, el infrascrito opina, á su juicio, que debe resolverse, salvo la opinión de V. E., lo siguiente:

1.° Destruir el casco del vapor *Corrientes* hasta reducir su volumen al nivel de la mayor prominencia de la roca, y sustituir la boya que actualmente lo valiza por una luminosa de primer orden.

2.° Destruir la parte del casco de la fragata *Kersonesse*, que aun vela sobre el nivel del fondo del río, hasta nivelarlo con éste, retirando el pontón-faro que lo valiza, una vez terminado el trabajo.

3.° Destruir el casco del vapor *Proveedor* hasta nivelarlo con el fondo del río.

4.° Dictarse reglamentos ó disposiciones gubernativas para evitar en lo sucesivo que se reproduzcan estos hechos, que tanto perjudican á la navegación.

Es cuanto tengo que informar á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

JORGE V. BAYLEY.

Montevideo, Agosto 21 de 1894.

CAPÍTULO VIII

Cortesía internacional

SUMARIO: — Primer aniversario de la República de los Estados Unidos del Brasil. — Ceremonial marítimo. — Ceremonial en caso de visita de los Presidentes de las Repúblicas Oriental y Argentina.

PRIMER ANIVERSARIO DE LA REPÚBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL

Ministerio
de Relaciones Exteriores.

Montevideo, Octubre 31 de 1890.

Señor Ministro:

Deseando el Gobierno Oriental asociarse á la celebración del primer aniversario de la proclamación de la República de los Estados Unidos del Brasil, como un homenaje de sus simpatías por la nueva forma de gobierno y la identidad de instituciones democráticas que hoy rigen á ambos países, á la vez que para demostrar el alto aprecio y consideración que profesa á

su ilustrado Gobierno, ha resuelto enviar, con ese objeto, y á órdenes de V. E., á los buques de guerra de la Escuadra Nacional *General Rivera* y *General Suárez*, bajo el mando del Capitán de Fragata don Jorge Bayley.

Dichos buques zarparán de este puerto, probablemente, el 4 del entrante Noviembre.

Sírvase V. E. trasmitir el contenido de esta nota á ese Gobierno y á nuestro Cónsul General.

Saludo á V. E. con toda consideración.

BLAS VIDAL.

Á S. E. el Sr. D. Francisco Bauzá, E. E. y Ministro Plenipotenciario de la República Oriental del Uruguay en el Brasil.

Ministerio
de Relaciones Exteriores.

Montevideo, Octubre 31 de 1890.

Señor Encargado de Negocios:

Deseando el Gobierno Oriental asociarse á la celebración del primer aniversario de la proclamación de la República de los Estados Unidos del Brasil, como un homenaje de sus simpatías por la nueva forma de gobierno y la identidad de instituciones democráticas que hoy rigen á ambos países, á la vez que para demostrar el alto aprecio y consideración que profesa á su ilustrado Gobierno, ha resuelto enviar al puerto de Río Janeiro, con ese objeto, dos buques de la Es-

cuadra Nacional, al mando del Capitán de Fragata don Jorge Bayley.

Quiera V. S. llevar el contenido de esta nota á conocimiento de su ilustrado Gobierno, y aceptar las protestas de mi mayor consideración.

BLAS VIDAL.

Á S. S. el Sr. Encargado de Negocios del Brasil, D. P. C. Alfonso de Carvalho.

Legación
de los
Estados Unidos del Brasil.

TRADUCCIÓN

Montevideo, Noviembre 1.° de 1890.

Señor Ministro:

Cábeme la honra y el placer de acusar recibo de la nota de ayer, por la cual se sirvió V. E. participarme que, deseando el Gobierno Oriental asociarse á la celebración del primer aniversario de la proclamación de la República de los Estados Unidos del Brasil, como homenaje de sus simpatías por la nueva forma de gobierno y la identidad de instituciones que rigen nuestros dos países, como también demostrar el elevado aprecio y consideración que le inspira mi Gobierno, resolvió enviar al puerto de Río Janeiro dos buques de la Escuadra Oriental, al mando del Capitán de Fragata don Jorge Bayley.

Agradeciendo sinceramente, en nombre de mi Go-

bierno, esta nueva prueba de amistad que acaba de darle el Gobierno Oriental y que voy sin demora á llevar á su elevado conocimiento, aprovecho la ocasión para reiterar á V. E. las protestas de mi más alta consideración.

P. C. ALFONSO DE CARVALHO.

Á S. E. el señor don Blas Vidal, Ministro de Relaciones Exteriores.

Ministro de Relaciones Exteriores

A Ministro Oriental.
Río Janeiro.

Ayer zarparon con destino á Río y á órdenes de V. E., las cañoneras *Rivera* y *Suárez*, para asociarse á los festejos del 15.

BLAS VIDAL.

Montevideo, Noviembre 7 de 1892.

Legación
de la
República O. del Uruguay.

Río Janeiro, Noviembre 14 de 1890, N.° 2.

Señor Ministro:

Me es satisfactorio acusar recibo á la nota de V. E. fecha 31 de Octubre ppdo., avisándome que el Gobierno enviaba á mis órdenes, bajo el mando del Comandante don Jorge Bayley, los buques de la Es-



Cañonera «General Suárez» en el puerto de Río Janeiro. — 1890

cuadra Nacional *General Rivera* y *General Suárez*, destinándolos á asociarse á la celebración del primer aniversario de la República de los Estados Unidos del Brasil, como un homenaje de la identidad de instituciones democráticas que hoy rigen á este país y al nuestro, y en prueba del alto aprecio y consideración que este ilustrado Gobierno goza en concepto de aquél.

Trasmití al señor Ministro de Relaciones Exteriores, según V. E. me lo encargó, el contenido del citado documento; y el señor Bocayuva me contestó en la forma cortés de que instruye el anexo número 2, acompañado á esta comunicación.

Luego que los jefes y oficiales de nuestros barcos se pusieron á mis órdenes, los conduje á presencia de S. E. el señor Mariscal Generalísimo, Jefe del Gobierno Provisorio, quien les hizo un recibimiento muy cordial, agradeciéndome la oportunidad que le brindaba de conocer alguno de nuestros marinos, é invitándoles para presenciar el desfile militar del 15 del corriente, desde los balcones de su palacio, como ya me había invitado á mí con anterioridad. Insistió S. E. en que hiciera presente al Gobierno Nacional la grata impresión que había causado al de los Estados Unidos del Brasil esta amistosa muestra de afecto con que la República unía sus votos á los del pueblo brasilero, en día tan grande para las instituciones libres.

Retribuyendo tal fineza, agradecí á mi vez á S. E. la atenciosa conducta observada por las autoridades

marítimas del Brasil con nuestros barcos, cuyos jefes se habían apresurado á manifestármelo apenas tuvieron ocasión de comunicar conmigo. Y respondiendo al encargo que S. E. me daba, de hacer presente al Gobierno Uruguayo los efusivos sentimientos nacidos en esta ocasión, le aseguré que sus deseos se cumplirían con mucha satisfacción de mi parte.

Concluída la visita al Mariscal Generalísimo, presenté en los Ministerios de Relaciones Exteriores y Marina, á nuestros oficiales, quienes fueron objeto de lisonjera acogida, manifestándome los Directores de aquellas Secretarías, por estar ausentes los Ministros, que pondrían en conocimiento de éstos la visita hecha, en la seguridad de que sería debidamente agradecida.

Dejando así cumplidas las órdenes del Gobierno, en este particular, renuevo á V. E. el testimonio de mi distinguida consideración y aprecio.

FRANCISCO BAUZÁ.

Á S. E. el señor Blas Vidal, Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores.

COPIA NÚMERO 1

Legación de la República Oriental del Uruguay.— Río Janeiro, 10 de Noviembre de 1890.— Señor Ministro: Tengo el honor de transcribir á V. E. la siguiente nota, recibida hoy de mi Gobierno:

« Ministerio de Relaciones Exteriores.— Montevi-« deo, Octubre 31 de 1890.— Señor Ministro: De-« seando el Gobierno Oriental asociarse á la celebra-« ción del primer aniversario de la proclamación de la « República de los Estados Unidos del Brasil, como « un homenaje de sus simpatías por la nueva forma « de gobierno y la identidad de instituciones demo-« cráticas que hoy rigen ambos países, á la vez que « para demostrar el alto aprecio y consideración que « profesa á su ilustrado Gobierno, ha resuelto enviar « con ese objeto, y á órdenes de V. E., á los buques « de guerra de la Escuadra Nacional *General Rivera* « y *General Suárez*, bajo el mando del Capitán de « Fragata don Jorge Bayley.— Dichos buques zarpa-« rán de este puerto probablemente el 4 del entrante « Noviembre.— Sírvase V. E. trasmitir el contenido « de esta nota á ese Gobierno.— Saludo á V. E. con « toda consideración.— BLAS VIDAL.— Á S. E. el « señor Francisco Bauzá, E. E. y Ministro Plenipo-« tenciario de la República Oriental del Uruguay en « los Estados Unidos del Brasil. »

Dejando así informado á V. E. de los amistosos conceptos con que mi Gobierno se une á la solemnización del primer aniversario de la República de los Estados Unidos del Brasil, sólo me resta agregar á los suyos, mis propios parabienes.

Aprovecho esta oportunidad para saludar á V. E. con mi más distinguida consideración y estima.— Firmado: FRANCISCO BAUZÁ. — Á S. E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República de los Estados Unidos del Brasil, General don Quintino Bocayuva, etc., etc.

Es copia conforme:

Julián Álvarez Conde.

TRADUCCIÓN NÚMERO 2

Río Janeiro.— Ministerio de Relaciones Exteriores, 12 de Noviembre de 1890.— Tengo el honor de acusar recibo de la nota que el señor don Francisco Bauzá, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Oriental del Uruguay, me dirigió en 10 del corriente, para comunicarme que su Gobierno, deseando asociarse á la celebración del primer aniversario de la proclamación de la República de los Estados Unidos del Brasil, resolviera enviar á este puerto dos buques de guerra al mando del Capitán de Fragata don Jorge Bayley.

El Gobierno Provisorio, señor Ministro, aprecia altamente los sentimientos que dictaron aquella reso-

lución, y agradece al de la República Oriental esa prueba más de amistad y simpatía para con el Brasil.

Aprovecho la ocasión para renovar al señor Ministro las seguridades de mi alta consideración.— Firmado: Q. BOCAYUBA.— Á S. E. el señor don Francisco Bauzá, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Oriental del Uruguay.

Es traducción conforme:

Julián Álvarez Conde.

NOTA.—Este solo hecho basta para demostrar la necesidad de tener una Escuadra compuesta de buques modernos y bien organizada.

República O. del Uruguay.

Legación.

Río Janeiro, 19 de Noviembre de 1890.

Señor Comandante:

Habiendo terminado las festividades brasileras á que debía concurrir y concurrió la división naval uruguaya surta en este puerto, estimo conveniente que ella vuelva á las aguas de la República.

Lo que comunico á usted para que con toda brevedad dé la vela á su primitiva procedencia, expresándole de paso que con esta fecha impongo al Ministerio de Relaciones Exteriores, de la satisfactoria conducta observada en Río por los jefes, oficiales y tripulaciones de su mando.

Con este motivo me es grato saludar á usted afectuosamente.

FRANCISCO BAUZÁ.

Señor Comandante de la división naval Uruguaya, Capitán de Fragata don Jorge V. Bayley.

Ministerio de Guerra y Marina.

Montevideo, Noviembre 26 de 1890.

Oportunamente fueron recibidas en este Ministerio sus dos comunicaciones de fechas 14 y 20 del corriente, en las que da cuenta de la comisión que le fué confiada, así como de las demostraciones afectuosas que le han acordado el Excmo. señor Presidente de los Estados Unidos del Brasil y demás autoridades de ese país.

Me es muy grato testimoniarle la íntima complacencia que me han producido las fraternales distinciones de que han sido objeto tanto usted como el señor Teniente de Navío don Domingo Romero y demás oficialidad de ambas cañoneras, y las que evidencian una vez más los sentimientos de cordial amistad que profesa á nuestro país la nación Brasilera.

Apruebo la conducta observada por usted, retribuyendo ampliamente esas manifestaciones amistosas é interpretando así los sentimientos fraternales que nutren el pueblo y Gobierno Oriental hacia la noble República Brasilera, con cuyos hijos hemos compartido



Plana mayor de la cañonera «General Rivera».—1890

Primera fila: Capitán de fragata Jorge V. Bayley.—Teniente de navío José A. Miranda.—Alférez de fragata Tomás Sciurano
Segunda fila: Practicante Andrés Dubra.—Aspirante Carlos Fournier.—Subteniente César Fournier.
Subteniente Emilio Domínguez.—Maquinista Manuel Soisa.—Guardia marina R. Bausero.—Ídem. Eduardo L. Górdon.

más de un día de gloria y sacrificios en aras de la libertad.

Dios guarde á usted muchos años.

PEDRO CALLORDA.

Señor Capitán de Fragata don Jorge V. Bayley.

CEREMONIAL MARÍTIMO

OBSERVADO DURANTE LAS FIESTAS PATRIAS CELEBRADAS EN LOS DÍAS 24, 25 Y 26 DE AGOSTO DE 1894

El siguiente Ceremonial fué aprobado por el Superior Gobierno y llenado en todas sus partes, excepto en el artículo 2.°, por haberse dispuesto fueran los saludos á la plaza contestados por la Fortaleza «General Artigas»:

Artículo 1.° Al tener conocimiento de la aproximación á nuestro puerto de la Escuadra Argentina y la división naval del Brasil, las cañoneras nacionales *General Rivera*, *Artigas* y *Suárez* abandonarán sus amarrazones en el puerto é irán á fondear á la rada exterior para recibir allí á las referidas Escuadras, cambiando los saludos correspondientes y las visitas de ordenanza, permaneciendo en dicho fondeadero hasta la terminación de las fiestas.

Art. 2.° El saludo que hagan al llegar dichos bu-

ques á la Plaza, será contestado por uno de los buques de la Escuadra.

Art. 3.° Durante los días 24 y 26 los buques engalanarán á las 8 a. m. y el 25 lo harán á la salida del sol, haciendo en este día todos tres salvas de 21 cañonazos, una á dicha hora, otra al mediodía y otra á la puesta del sol.

Art. 4.° El Jefe de la Escuadra y Jefes y Oficiales francos á sus órdenes, asistirán á las fiestas que tendrán lugar en tierra, y á cuyo efecto serán invitados.

Art. 5.° El Jefe de la Escuadra invitará á los señores Jefes de las estaciones navales extranjeras surtas en nuestro puerto á asociarse á dichos festejos en la forma indicada.

J. V. Bayley.

Agosto 16 de 1894.

Ceremonial que debe observarse en los casos de visita de los Presidentes de la República O. del Uruguay y de la República Argentina.

1.° La visita, para que tenga carácter oficial, deberá ser anunciada con quince días de anticipación, por intermedio de las Legaciones respectivas, que se dirigirán á este efecto al Ministerio de Relaciones Exteriores.

2.° El día fijado para la recepción, la marina del Estado visitado, representada por una división compuesta de tres naves de guerra, saldrá á recibir al

dignatario visitante á cinco millas exteriores del puerto, saludando la insignia presidencial con una salva de veinte y un cañonazos, y escoltando la nave hasta el interior de la bahía.

3.° Los buques que entren, como la división naval que los reciba, deberán empavesar de toda gala.

4.° Las estaciones navales extranjeras serán invitadas por el Ministerio de Marina á acompañar en el acto de la recepción á la Armada Nacional.

5.° La tropa del ejército de línea de guarnición en la Capital, deberá formar en orden de parada con la disposición más conveniente, y tributar los honores militares que corresponden.

6.° El dignatario á quien se haya anunciado la visita, deberá recibirla en el muelle oficial, acompañado de sus Ministros de Estado.

7.° Dentro de las cuarenta y ocho horas de su arribo y después de recibir la visita de los Ministros de Estado, el Presidente será recibido en el Palacio de Gobierno por el Jefe del Estado y sus Ministros, visita que les será devuelta dentro del mismo término.

8.° En los actos oficiales en que el Presidente visitante se encontrare bajo la bandera de su nación, sea en la Legación que tiene acreditada ó en los buques de guerra de su Armada, cederá el puesto de preferencia al Jefe del Estado en cuyo territorio está la Legación ó en cuyas aguas se encontraren los buques. En todos los demás casos la preferencia corresponde al dignatario visitante.

9.º En las fiestas de gala que tuvieren lugar en los teatros, SS. EE. ocuparán el centro del palco oficial, instalados en sillones exactamente iguales, teniendo la derecha el Presidente visitante, y alternándose la colocación de los Ministros de Estado, de manera que la derecha del Presidente visitante sea ocupada por los Ministros del otro Gobierno.

10. Si la Legación lo pidiere, el Ministerio de Guerra dará las órdenes del caso para que una compañía de infantería de línea guarde la residencia del Presidente visitante y le rinda los honores debidos á su alto rango.

11. El dignatario visitante será despedido en la misma forma prescripta para la recepción.

Nota.—¿Con qué buques daremos cumplimiento á este Ceremonial?

J. V. B.



Plana mayor de la cañonera «General Suárez».—1890

Primera fila: Teniente de navío Domingo Romero. Alférez de navío Nicolás Ravía. Alférez de fragata Ricardo Piolti. Subteniente Arturo Vázquez.

Segunda fila: Subteniente J. Carrasco Galeano.—Practicante G. Casás.—Subteniente F. P. Miranda.—Aspirante U. Morialdo.

CAPÍTULO IX

Defensa de costas

SUMARIO: — Primer ensayo práctico de la defensa de costas por medio de minas submarinas. 1892.

DEFENSA DE COSTAS

Relación del primer ensayo práctico de la defensa de costas por medio de minas submarinas aplicadas por la electricidad, efectuado en Punta Brava el 26 de Junio de 1892, bajo la iniciativa y dirección del autor de este libro.

La Sociedad «Parva Domus Magna Quies» celebró ayer la gran fiesta que, á pesar de lo desapacible de la tarde, atrajo mucha gente.

Desde las 10 de la mañana, muchos habían buscado sitio desde el cual pudiesen ver, sin perder un detalle, la operación de hacer volar un buque, que ésta era la *great attraction* del día.

Familias hubo que, por no perder ni lo más mínimo que pudiera producir una impresión, habían llevado

bien provistas canastas, de las que salían patos, salchichones y otras yerbas, y una vez tomado por asalto un observatorio entre las piedras, procedían concienzudamente á darles gusto á las «mandíbulas», como decía un negro, esperando así que llegara el momento de la famosa voladura.

Nosotros no quisimos apresurarnos tanto; aun cuando no sabíamos la hora en que tendría lugar la voladura, supusimos que no sería hasta pasadas las dos ó tres de la tarde, y por precaución, tomamos antes de la una el tren del Este. El viaje fué incómodo, como casi todos los que se hacen en tren. El vagón en que íbamos era descubierto, lo que es poco agradable en esta estación, y era tanta la cantidad de gente que llevaba, que no cabía una persona más. Llegamos, á pesar de todo.

En la Parva preguntamos á qué hora debía hacerse volar el buque; pero los socios estaban sobre esto tan sin noticias como nosotros. Nadie sabía á qué hora debía tener lugar *le grand succès*. Resolvimos esperar: no nos quedaba más que hacer.

Los socios de la festiva Parva terminaban entonces su «frugal» almuerzo, y el presidente, señor Turenne, esgrimiendo el monumental bastón de mando, hizo romper filas.

Todo empezó á marchar con rumbo á la cocina: platos, cubiertos, cacharros y socios que conducían estos adminículos, en medio del más pintoresco desorden y agradable algarabía, y la vasta *salle à manger*, teatro de tantas bodas de Camacho, fuése tornando poco á poco en sala de concierto.

— El General Pérez, gritó de pronto uno; — á las armas, gritó otro, y los socios corrieron á tomar las que estaban en pabellón para presentarlas al señor Ministro. Con sentimiento general, la recepción no pudo llevarse á cabo en esta forma.

El General Pérez entró acompañado por el señor Otero, por el Coronel Usher, por el presidente de la Parva, señor Turenne, y por varios socios de la misma.

No menos de quinientas personas había á esa hora en el local de la Sociedad, y se emprendió el camino hacia la costa: había llegado el deseado momento de ver volar el buque.

En la orilla del mar, encaramados en las altas rocas unos, buscando abrigo del viento otros, había reunidas más de cinco mil personas. Los trenes continuaban llegando llenos, y á pie, por la orilla, se veían venir cientos de personas.

La *Rivera* se columpiaba majestuosa sobre las mansas aguas. Cuatro ó cinco balandritas estaban también próximas á la costa, y un pequeño vaporcito de los remolcadores del puerto había fondeado á barlovento de la cañonera.

Á un costado, frente al faro, estaba la *Oceana*, firme siempre, resistiendo al empuje de las olas y los vientos.

El buque que se iba á hacer volar era una ballenera. La habían anclado al final de una callecita formada sobre el agua con ocho banderolas de señales de diversos colores, enfilando perpendiculares á la costa. Á la derecha de la calle, un bote de la *Rivera* esperaba la llegada del Comandante Bayley, que desde allí debía operar.

Los gemelos de teatro y anteojos se veían dirigirse desde todos los grupos hacia la ballenera elegida para blanco, la que lujosamente empavesada, se mecía soñolienta sobre su lecho movedizo.

Los objetivos de varios aparatos fotográficos, convergían con los gemelos hacia el mismo punto.

Los señores amigos de Daguerre se desesperaban por falta de luz clara, tan necesaria para una visión fotográfica.

Efectivamente, el sol no brillaba radiante allá en lo alto; aunque el día era hermoso, el cielo no tenía la limpidez que ellos hubieran deseado: tenía un color gris azulado, así como el de una zorra polar, como dice un amigo de otro amigo, muy dado á rebuscar comparaciones extraordinarias.

La concurrencia continuaba aumentando. El Comandante Bayley se embarcó en una de las dos falúas que estaban en la costa esperándole entre un pequeño archipiélago de piedras. El embarque fué difícil, pues la falúa no podía atracar, y para llegar á ella había que saltar de una á otra peña, que hallándose á distancias relativamente grandes entre sí, hacían peligrosa la cruzada.

Por fin, con el auxilio de los marineros, pudieron embarcarse el Comandante Bayley y un oficial de su buque que lo acompañaba, haciendo proa la falúa hacia el bote que estaba situado á la derecha de la callejuela de banderas.

El General Pérez y otras personas miraban estas operaciones desde lo alto de la cuchilla.

Sentimos que nos falte el tiempo y el espacio necesarios para tratar con mayor detención este ensayo de defensa de costas y voladura de un buque. No podemos hacerlo, y así es que nos concretaremos á dar cuenta en estas líneas apuntadas á la ligera, de cuanto de más interesante tuvo lugar.

Una vez en el bote el señor Bayley y el oficial que lo acompañaba, había llegado el momento de sensación, y nadie perdía el más insignificante detalle, ninguno quería distraerse en otra cosa que no fuera el asunto de los torpedos.

El mar, que estaba tranquilo, se vió de pronto agitarse en un círculo de más de diez metros de radio y elevarse en una inmensa columna.

Al poco rato se sintió una detonación después de haber transcurrido el tiempo necesario para que el sonido llegase desde el punto de partida. Era el primer torpedo que había estallado.

Una vez más se vió agitarse el mar, y otra columna de agua volvió á elevarse á una altura no menor de cuarenta metros.

La atención de la concurrencia aumentaba; se acercaba el momento de que el buque volase por los aires. El espectáculo era interesante y visto por primera vez por la mayor parte de los espectadores, que saludaban con hurras cada uno de los experimentos.

Volvió el Comandante Bayley á apretar otra vez el botón eléctrico colocado al extremo del hilo que terminaba en el bote en que se hallaba, y del mar, agitándose por tercera vez debajo de la ballenera que

iba á volar, se elevó una columna altísima, compuesta de agua, barro, pedazos del buque y piedras.

Cayó la columna, juntáronse las aguas y sólo quedaron en su superficie varios trozos del casco de la embarcación, que, obedeciendo á las leyes de lo pesante de los cuerpos en el agua en relación con la que desalojan, quedaron boyando sobre ellas.

El buque había desaparecido. El mayor trozo de la madera que lo formó, sólo tendría un metro de longitud por un decímetro de ancho.

Los que hayan visto los *jersey* de Islandia, ó al menos una fotografía, podrán formarse una idea muy aproximada del efecto que producen los torpedos. La columna de agua que se eleva tiene un aspecto muy semejante.

La admiración que produjo el espectáculo fué general. Todos demostraban quedar muy satisfechos de haberse tomado la molestia de ir hasta Punta Carretas.

El Comandante Bayley regresó á tierra, encaminándose al salón de la Parva, donde recibió mil felicitaciones por el buen éxito de los experimentos.

La orquesta de la Parva hizo oir sus melodiosos (!) acordes, alternando con la banda del 4.° de cazadores, que allí se hallaba.

Á esto siguió el concierto, en que tomaron parte los señores Angelini, Trápani, Ragio, Fabini con su violín, y otros cuyos nombres no recordamos.

Luego se emprendió el regreso y todo volvió á quedar como antes de la fiesta.

El Siglo, Junio 26 de 1892.



Explosión de la primera mina en Punta Brava

CAPÍTULO X

Fiestas marítimas

SUMARIO: — Regatas internacionales en el puerto. 1891. — Visita á la cañonera *General Rivera.*

REGATAS INTERNACIONALES

LAS REGATAS DE AYER

Favorecidas por un tiempo espléndido, se efectuaron ayer en la bahía las regatas organizadas por el Club Nacional. Puede decirse, sin exagerar, que en todo el año anterior no se ha visto una fiesta pública más y mejor concurrida. Reinaba tal animación en el puerto y sus alrededores, que podía creerse que la sociedad elegante de Montevideo había renacido á la vida de alegría y de bullicio, después de muchos meses de abatimiento.

El espléndido vapor *Venus,* de la compañía *La Platense,* galantemente cedido por ésta, se vió desde medio día lleno de familias de las más conocidas. Á las tres de la tarde hubo que levantar las escalerillas, por-

que era ya imposible dar colocación á las familias. Por la banda del buque que miraba hacia la cancha de las regatas, se tumbaba aquel coloso de nuestros ríos bajo el peso de la concurrencia que se aglomeraba en las toldillas y corredores.

Á bordo de la cañonera *General Rivera*, fondeada en la raya ganadora á dos amarras, acudió también selecta concurrencia, invitada por el Comandante Jorge Bayley, que hizo galantemente los honores de su buque, atendiendo con solícita cortesía á sus invitados. La cubierta del elegante barco estaba convertida en un salón, perfectamente toldado, donde se encontraban reunidas distinguidas familias, que llenaban todo el espacio disponible. La señora del Comandante Bayley daba animación á aquella elegante sociedad, prodigando sus delicadas atenciones á todas las señoras y señoritas que habían respondido á la galante invitación.

Las horas pasaron amenas y gratas á bordo de la *Rivera*, cuyo aseo y pulcritud dió tema á favorables comentarios de todos los visitantes del buque, entre los que se encontraban jefes de alta graduación, marinos de las diversas estaciones navales y muchas personas bien conocidas en el comercio, en el foro, en la prensa, siendo unánime la opinión de todos en cuanto á alabar el estado del buque, la prolijidad y esmero con que se cuidan las armas, y la disciplina de la dotación. La *Rivera* es un verdadero chiche, en el cual hasta el último detalle es objeto de especial atención. Es un barco que puede ser visitado desde la cubierta á la cala por el más exigente y escrupuloso marino.

Una banda de música colocada á proa llenaba los intervalos y festejaba el triunfo de los vencedores.

Pero no era solo á bordo de la *Rivera* y del *Venus* que estaba la concurrencia. En todos los buques fondeados en el trayecto de las regatas se veían numerosas familias; los vaporcitos de Lussich, Semadén, Escofet y veinte más eran verdaderos salones flotantes, en que se apiñaba distinguida concurrencia; todos los botes del puerto cruzaban de un lado á otro llevando familias, y puede decirse que no quedó amarrada ayer ni una sola embarcación, pues hasta las canoas del servicio de las lanchas de cabotaje estaban en movimiento.

Los muelles, todo á lo largo de la costa, crujían bajo el peso de los espectadores; en los balcones y azoteas de las casas ribereñas se veía apiñada la gente, y por todas partes se notaba animación y bullicio. Ha sido sin duda la de ayer una de las fiestas más brillantes y concurridas que se han dado en nuestra bahía.

Las autoridades del puerto han prestado eficaz cooperación á ese éxito, dando toda clase de franquicias á las embarcaciones para que atracasen á todos los muelles á tomar concurrencia, y poniendo al servicio de las familias invitadas todas las falúas, lanchas á vapor y botes de que disponen. El señor Capitán del Puerto, Coronel Dupuy, ha puesto todo cuanto estaba á su alcance para dar mayor animación á la fiesta, lo mismo que el jefe del Resguardo, Comandante Trianón, quien tuvo la satisfacción de ver dos veces triunfante y aclamada la tripulación del invencible *gig*, que

tantas veces cuantas ha corrido la cancha, otras tantas ha salido victoriosa, contra tripulaciones y botes de todas nacionalidades.

El Club Nacional de Regatas está orgulloso del éxito de la fiesta que organizó, y cuyo programa se cumplió en todas sus partes.

La Razón, Enero 6 de 1891.



Cañonera «General Rivera» en las regatas internacionales. — 1891

CAPÍTULO XI

Viaje á los mares del Sud

SUMARIO: — Notas. — Telegramas. — Extracto del diario de navegación.

EXPEDICIÓN Á LOS MARES DEL SUD, EN VIAJE DE INSTRUCCIÓN, EN 1888

Por ser la cañonera *General Rivera* la primera nave de nuestra marina de guerra que surcó los mares del Sud, paso á enumerar á continuación la nómina de los Jefes y Oficiales que formaban su Estado Mayor, como también los partes correspondientes dando cuenta al Superior Gobierno del resultado de la expedición, y un extracto del diario de navegación:

COMANDANTES

Primero — Sargento Mayor don Jorge V. Bayley.
Segundo — Teniente 2.º don Antonio Magdaleno.

OFICIALES

Subteniente don Federico Abbondanza.
» » Tomás Sciurano.

OFICIALES AUXILIARES

1.er Maquinista, Teniente 2.º don Manuel Soisa.
2.º » don Cecilio Díaz.
Comisario, Subteniente don Hilario Miret.
Practicante, don José M. Dubra.
Práctico del Estrecho, don Guillermo Haskell.

TELEGRAMAS

Bahía Blanca, Febrero 6 de 1888.

Comandante de la cañonera *General Rivera*, á Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina.

Montevideo.

Después de haber soportado dos fuertes temporales, que han puesto bien á prueba nuestro valiente buque, hemos llegado á este puerto, en el que hemos sido perfectamente acogidos por las autoridades marítimas y terrestres, sin más contratiempos que haber perdido dos botes y recibido averías en la arboladura

y obra muerta; una vez remediadas éstas y provistos de carbón, seguiremos viaje al Sud.

Saluda á V. E.

JORGE V. BAYLEY.

Bahía Blanca, Febrero 10 de 1888.

Comandante de la cañonera *General Rivera*, á Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina.

Montevideo.

Provistos de carbón y remediadas provisoriamente averías, excepto botes que no pude conseguir debido alto precio, seguimos para Patagones.

Saluda á V. E.

JORGE V. BAYLEY.

Patagones (Río Negro), Febrero 16 de 1888.

Comandante de la cañonera *General Rivera*, á Ministro de Guerra y Marina.

Montevideo.

Sin novedad seguimos para el Sud.

Saluda á V. E.

JORGE V. BAYLEY.

NOTAS

Cañonera *General Rivera.*

A bordo, Punta Arenas, Marzo 12 de 1888.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Pedro De León.

Excmo. señor:

Según telegráficamente manifesté á V. E., salí del Río Negro y crucé su barra continuando para el Sur, el día 16 del mes próximo anterior; y aunque los vientos reinantes siempre me fueron contrarios, hice sin embargo muy buenas singladuras, y dos días después anclaba en el puerto de San Antonio, donde permanecí seis horas estudiando sus buenos fondeaderos y reconociendo la magnífica dársena natural que tiene inmediata, conocida con el nombre de Owen. Aquí se rectificaron los cronómetros, y seguí navegando al Sur á longo de la costa Patagónica.

Al siguiente día, 19 de Febrero, cargó un fuerte temporal de S. O. que fué muy sentido por sus estragos en esas latitudes, y como su violencia me impidiera tocar en el río Santa Cruz y puerto Gallegos, pues hubiera tenido que hacer un consumo enorme de carbón, decidí gobernar directamente á embocar el Estrecho de Magallanes, en cuyo primer fondeadero,

llamado Dungeness, anclábamos en la tarde del 21 del mismo mes. Al siguiente día levamos anclas y continuamos navegando en el Estrecho, internándonos rumbo al Oeste; pero habiéndose declarado con gran impertinencia y constancia, duros temporales del tercero y cuarto cuadrantes, me ví obligado á fondear en Bahía Posesión y Bahía de San Gregorio; buenos anclajes que, por otra parte, deseaba conocer; sirviéndome este último, al cual llegué el día 24, para tomar agua y provisiones frescas.

Los temporales continuaron con tal furia y persistencia, que los vapores trasatlánticos no pudieron en esos días hacer operación alguna en los puertos del Estrecho; y tuve ocasión de ver el barómetro acusando una presión tan mínima que causaría horror en otros parajes: ¡715m!

El día 28 amainaron un poco los borrascosos vientos, y determiné seguir para Punta Arenas, á marcha forzada contra viento y marea, logrando cinco horas después anclar en dicho punto, donde cambié las correspondientes visitas oficiales con las autoridades chilenas, á quienes cumplimenté en nombre de mi Gobierno, y las cuales me recibieron con exquisita amabilidad, si bien un tanto admiradas de ver flamear nuestro hermoso pabellón en nuestra pequeña nave de guerra.

Como aun tuviera alguna existencia de carbón, resolví visitar los demás puertos, bahías y anclajes principales del Estrecho, y el día 2 de Marzo zarpé de Punta Arenas con este objeto; y aunque siempre

contrariado por los vientos y una temperatura excesivamente fría (0° á 3° bajo cero) y continuos chubascos de granizo con nevadas sorprendentes, que hacen aparecer los elevadísimos picos de estas solitarias é inaccesibles costas como verdaderos conos de nieve, donde se refracta y refleja la luz del Sol, formando los paisajes más bellos é imponentes que la naturaleza puede ofrecer en estas regiones; no obstante la contrariedad de los malos tiempos, repito, he visitado con estudio y detención, siempre internándome en el Estrecho, los siguientes lugares: Bahía Romay ó Freshwater, Puerto del Hambre, Bahía de las Voces, Bahía de Lomas y Bahía de San Nicolás en las aguas del Atlántico; y doblando el Cabo Froward, Bahía de Solano, Puerto Galán, Bahía de Borja, Bahía Guirior y Bahía Glacier en las del Pacífico, habiendo recorrido 340 millas en el Estrecho y quedado 80 de su límite occidental, al fondear en la última bahía citada el día 7 del que cursa.

En mi estadía en dichos puntos, he tenido frecuentes ocasiones de ver á los indios fueguinos, únicos habitantes de estas tristes y desoladas tierras, que vienen al costado del buque con sus mujeres é hijos, en pequeñas canoas toscamente formadas con las cortezas de los árboles, en un lastimoso estado de miseria y desnudez: gente raquítica é inofensiva, que vive de la pesca y mariscos (aquí abundan mucho) y que, en sus visitas, nos piden provisiones y ropas con gritos impacientes y desesperados. Los he atendido en lo posible con toda humanidad, y se muestran satis-

fechos del buen trato que se les dispensa. Apenas se concibe que estas infelices gentes puedan vivir casi desnudas en un clima tan rígido y cruel, y menos aún que sean las mujeres las encargadas de todos los trabajos, pues mientras aquéllas zambullen en el agua para recoger los mariscos, los varones permanecen impasibles, atizando el fuego que llevan en sus canoas ó que encienden en sus campamentos, y del que nunca se apartan.

Son, como todos los indios, un tanto desconfiados y algo estúpidos; pero no he encontrado en ellos las cualidades de perfidia y maldad que algunos viajeros les atribuyen.

El día 8 salí de regreso para Punta Arenas, pues teniendo ya poco combustible y avanzando rápidamente la fría y tormentosa estación del invierno, juzgué prudente dirigirme á aquel puerto para provisionarme de carbón; y habiendo llegado en la tarde del mismo día, encontré que no había por el momento existencia alguna, pero que se espera próximamente un buque con tal cargamento, que viene destinado al pontón de la compañía de vapores del Pacífico. Esto ocasionará un retardo en el regreso á ésa, cuya duración no puedo precisar.

Tengo la satisfacción de manifestar á V. E. que todos los individuos que componen la dotación de este buque se han portado admirablemente en estos viajes, dejando á muy buena altura la honra de los marinos uruguayos, permaneciendo en sus puestos con entusiasta voluntad y disciplina, y, finalmente,

venciendo todas las inclemencias del tiempo, sin importarles nada las molestias de un clima riguroso que no conocían y el cual han soportado con trajes de verano.

Es cuanto hasta el presente tengo que comunicar á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

JORGE V. BAYLEY.

A bordo, Marzo 21 de 1888.

Cañonera *General Rivera.*

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Pedro De León.

Hoy á las 12h. m. he anclado en la rada exterior de este puerto, después de un viaje de 7 días desde Punta Arenas, y durante el cual no ha ocurrido novedad mencionable.

Habiéndoseme impuesto cuatro días de cuarentena, salgo para el O. del río á cumplirla y á aprovechar ese tiempo en buenas limpiezas del buque y equipaje.

El próximo 25 regresaré y entonces tendré que remediar algunas averías que tiene el buque en su máquina, pertrechos y arboladura, las que detallaré oportunamente.

Dios guarde á V. E. muchos años.

JORGE V. BAYLEY.

Á bordo, 21 de Marzo de 1888.


1


2





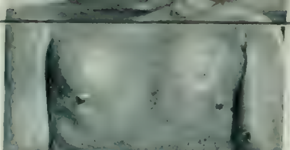





7











1 y 2. — Matrimonio Fueguino. — Indios salvajes.
3 y 4. — Matrimonio Fueguino. — Indios salvajes.
5. — Madre é hijo Fueguinos. — Indios salvajes.
6. — Indio Patagon. — San Gregorio.

7. — Indio Fueguino. — Salvaje.
8. — Campamento Patagonés. — Indios de San Gregorio.
9. — Campamento Fueguino. — Indios mansos.

CAÑONERA « GENERAL RIVERA »

(Extracto del diario de navegación de la cañonera *General Rivera* en su viaje á los mares del Sur, por el piloto de derrota, 2.° Comandante de la referida, Teniente don Antonio Magdaleno, siendo su jefe el Capitán de Corbeta Sargento Mayor don Jorge Bayley.)

I

SUMARIO: — Primera y segunda *singladuras*. — Salida de Montevideo. — Una noche tempestuosa. — La ensenada de San Borombón y cabo San Antonio. — Fuertes balances y cabezadas. — Mar de leva.

Á las 4 p. m. del sábado 28 de Enero de 1888, se formaron las brigadas á bordo, y después de pasar las listas de ordenanza, se enteró al equipaje de que salíamos en viaje de instrucción para las costas del Sur, dándose en el mismo momento la orden de marcha, la que fué recibida con júbilo por los tripulantes, á juzgar por la alegría que demostraban en sus faenas.

Á las 6, estando aún á la vista de Montevideo, se procedió á determinar las perturbaciones del compás, para lo cual dirigimos por dos veces nuestro buque á los diversos rumbos de la aguja, describiendo dos vueltas completas á babor y á estribor y haciendo escrupulosas marcaciones al faro del Cerro, que teníamos á la vista y á distancia de seis millas al N. 1/4 N. E.

Levantada la tablilla de perturbaciones, se notó que éstas son irregulares, debido sin duda á la acción atractiva que sobre el compás ejercen las muchas cantidades de hierro que hay alrededor del sitio en que está colocado.

Después nos situamos por marcaciones al Cerro y Punta Brava, obteniendo: — Lat. S. 35°2. — Long. O. 56° 30' Greenwich, que tomamos como punto de partida.

Gobernamos al S. 5° O. y á la puesta del Sol se determinó la corrección total para este rumbo 9° N. E.

El horizonte presenta muy mal cariz por el segundo y tercer cuadrantes, y densos nubarrones de color plomizo y bordes desgreñados arrancan del Sur, precedidos de una lluvia fina y entremezclados con nimbus que ya á las 8 cubrían todo el horizonte.

Barómetro muy bajo (749-5), calor sofocante. Termómetro 25.

Continuamos navegando al mismo rumbo sonda en mano. Á las 9 se perdió el faro del Cerro al N. 11° E.

Á las diez furiosa turbonada del Sur con la que se declara este viento, levantando mucha y arbolada mar.

Vienen algunas rachas verdaderamente huracanadas.

Tuvimos que reforzar el aferrado del velamen y arriar á cubierta la verga del trinquete, para aliviar un tanto el trabajo del palo.

Continúa el mismo cariz durante la noche, y para resguardarnos un tanto de la gruesa mar del S. E. gobernamos en demanda de la Ensenada de San Borombón, donde ya al amanecer encontramos las aguas más

tranquilas, aunque el viento se mantiene frescachón, pero con celajería más suelta.

Á las 23 horas avistamos algunos árboles de la Ensenada, y sonda en mano gobernamos á avistar la Punta Rasa del Cabo San Antonio, que al medio día dejamos al SO. distancia 5 millas.

También se observó una Lat. por altura meridiana del Sol, quedando en la siguiente situación al terminar la singladura: Lat. S. 36°33', Long. O. Greenwich 56°36, sonda 8 brazas arena y fango.

Dimos rumbo para gobernar á longo de costa, manteniéndonos de ésta á distancia de 8 millas.

SEGUNDA SINGLADURA

Según avanzamos hacia el Sur, notamos más la violencia de la gran marejada que nos produce fuertes balances y cabezadas, viéndonos obligados á reforzar las trincas de los botes, de la artillería, y las del carbón y cuantos objetos llevábamos en cubierta.

El viento se mantenía frescachón, con rachas duras del S. á S. O.

Chubascos duros á intervalos. Á las 4 p. m., sondamos en diez brazas, arena y fango.

Á las 8 empezó á subir el barómetro, mejor cariz, pero el viento rolando á la inversa.

La noche se pasó sin novedad, siempre luchando con la gruesa mar del S. E.

Al amanecer se largó y orientó el aparejo, siendo ya el viento manejable.

Al medio día buen tiempo y mar de leva.

Se determinó la situación del buque por observaciones astronómicas, obteniendo Lat. S. 37°52', Long. O. 57°0, y dimos rumbo de recalada á Cabo Corrientes.

En esta singladura se ocupó el equipaje en diversos trabajos y faenas marineras.

II

SUMARIO: — Tercera *singladura*, del 30 al 31 de Enero de 1888. — Recalada á Cabo Corrientes. — Navegación por sonda. — Indicios y preliminares de un temporal. — Cuarta *singladura*, del 31 de Enero al 1.° de Febrero. — Detalles de un furioso temporal. — Averías causadas por el mar. — Pérdida de botes y provisiones.

TERCERA SINGLADURA

Navegamos en demanda del Cabo Corrientes con mar de leva, horizontes foscos y cielo cargado de cúmulus-stratus, por el N. y N. E.

Á las 3 se sondó en 18 brazas, arena y conchuela; media hora después avistábamos al Cabo Corrientes, demorando al O. N. E. distancia 12 millas.

Á las 4 se sondó en 15 brazas y se gobernó al SO. 1/4 al S.

Continuamos en el reconocimiento de la costa, manteniéndonos de ella á la misma distancia, para lo cual, ya llegada la noche, sondamos cada 15 minutos, manteniéndonos en fondos comprendidos entre 10 y 20 brazas.

Viento rolando á la izquierda.

Á las 14 horas se recargó y aferró el velamen, por venir el viento muy escaso.

Al amanecer, sondamos en veinte brazas, y como no se viera la costa, por ser muy baja en este paraje é impedirlo la cerrazón del horizonte, echamos para tierra en su reconocimiento, logrando verla á las 22 horas.

Al medio día sondamos en once brazas y nos situamos en la Lat. S. 39°2', Long. O. Greenwich 60°2.

Rumbo directo S. 64° Oeste; distancia directa millas 163.

No hubo observación astronómica.

Cielo y horizonte muy cargados y con malas apariencias.

CUARTA SINGLADURA

Á la una se declaró un furioso temporal del Sur, encontrándonos á ocho millas de la costa y en la situación que expresa la anterior.

Comprendiendo el riesgo de nuestra situación determinamos evolucionar al S. SO., separándonos de la costa y dando avante á toda fuerza.

Una hora después de declarado el temporal, la mar era terrible, gruesa y arbolada y viniendo de distintas direcciones: SO., S. y SE.

Las olas bañan la cubierta y es inmensa la cantidad de agua que entra por la proa, causando averías en

cubierta, aunque afortunadamente de poca importancia.

El buque trabajando mucho, pero se aguanta bien; los balances y cabezadas son violentos y horrorosos; el péndulo señala escoras de 20° á 25° y cabezadas de hasta 30°.

Una de éstas rompió con su violencia un barómetro de mercurio.

Nos queda solamente el aneroides, que poco nos alegra, pues aun continúa bajando, señalando á las cuatro 745' de altura y con tendencias á bajar más aún.

Sondamos cada 15 minutos y el escandallo nos acusa que vamos cayendo en más agua, aunque el buque apenas puede ir avante.

La noche se presenta peor, el viento y la mar aumentan hasta llegar á ser un verdadero huracán, y no encuentro palabras para describir la furia de los chubascos.

No se ve nada alrededor del buque á una distancia de seis metros, solamente las crestas espumosas de las olas que vienen rompiendo y cuya altura estimo en ocho.

Hay momentos en que se forman masas piramidales, que en su choque con el buque nos inundan la cubierta, por lo que nos vimos obligados á clavar de firme todas las escotillas y á sacar una tabla por banda en las amuradas, á fin de darle fácil salida al agua.

Las olas alcanzan á los botes del centro, y á pesar de haber reforzado sus trincas y pescantes, se corre mucho riesgo de perderlos.

Amanece en términos aun peores; la cubierta presenta

un aspecto triste: los gallineros deshechos, las gallinas ahogadas por la mar estaban esparcidas por todos lados, rotos se veían los portalones de las escalas, cuarteles, enjaretados, tinas, baldes y otra infinidad de objetos en que la mar descargaba su furia.

Hubo que clavar de firme la cocina, siendo imposible de todo punto el cocinar, y á pesar del sinnúmero de precauciones que á tiempo se adoptaron, el agua penetra en las cámaras, sollados, pañoles, despensa, camarote, bodegas, etc., sin que haya lugar interior que no se encuentre mojado, ni un solo individuo de la dotación, desde el comandante á paje, que tenga una sola pieza de ropa seca.

El agua lo invade todo de un modo sorprendente.

Á las 22 horas un furioso golpe de mar se llevó el segundo bote con sus pescantes, con más facilidad que el viento se llevaría una pluma.

La mar cada vez más terrible.

Momentos después perdíamos dos correderas de patente, arrastradas por la furia de las olas.

Sondamos en este momento y notamos por el escandallo que el buque no iba avante: es lo peor que podía sucedernos, pues casi estamos sin gobierno.

La sondalesa se enredó en la hélice y también perdimos el escandallo.

A las 23 horas faltó una pasteca de los guardianes del timón; pero la gente se portó bien: á pesar de estar mojada, aterida de frío y sin comer nada caliente durante 24 horas, ocurrió diligente al lugar de la avería, y cinco minutos después estaba remediada.

No hubo observación astronómica, y al medio día nos situamos en Lat. S. 39°30', Long. O. Greenwich 59° 50', estimada por rumbo y sonda.

Barómetro 740. — Termómetro 18.

III

SUMARIO : — Quinta *singladura*, del 1.° al 2 de Febrero. — Nuevas averías. — Violentas huracanadas del temporal. — Cazando á la vela. — El temporal amaina. — Navegando á rumbo. — Sexta *singladura*. — Remediando averías. — Recalada á Bahía Blanca. — Navegando sin práctico.

QUINTA SINGLADURA

Continúa el temporal con creciente furia; el buque apenas aguanta proa á la mar, siendo imposible mantenerse á la capa con sólo la máquina; estamos casi sin gobierno.

Largamos y cazamos á dos escotas, la mayor antigallada y preparada en triángulo.

Ésta nos ha prestado una ayuda eficaz, pues el buque, como decimos, casi estaba sin gobierno; empieza ahora á desprenderse nuevamente de las olas con valentía.

Á las dos horas, perdimos el tercer bote.

La mar la arrebató con sus pescantes y con las provisiones que tenía adentro.

Se repitió otra avería en los guardianes del timón, pero inmediatamente fué remediada, y además con

la mayor hubiéramos podido aguantarnos más tiempo sin riesgo alguno, pues aunque no íbamos avante, y tenemos constantemente un pie de agua en cubierta, permanecemos como una boya y nada perdemos en nuestra posición.

Á las 4 sondamos en treinta brazas y perdimos otro escandallo.

Hasta las doce de la noche se sostuvo el mismo cariz, viento y mar atemporalados.

Era imposible mantenerse en el puente ni aun agarrado á su barandaje: tal era la furia de las rachas, que producían una verdadera lluvia de agua salada arrancada á los vértices de las olas.

Después de las doce los chubascos ceden y el temporal amaina.

Amanece con mejor cariz.

Dimos rumbo de recalada á Monte Hermoso, navegando despacio.

Al medio día se observó la latitud por alturas circunmeridianas y longitud por el método de Littrow, obteniendo:

Lat. S. 39° 50'.

Long. O. Geenwich 60° 10.

Termina esta singladura con una nueva avería.

Se rompió el pico de cangreja del trinquete.

Barómetro en paulatino ascenso, 744.

Termómetro, 21.

SEXTA SINGLADURA

Obtenida la situación del medio día que expresa la anterior, se dió rumbo de recalada á Monte Hermoso, navegando moderadamente á razón de cinco á seis millas por hora, con objeto de reconocerlo al amanecer.

La gente, ocupada en remediar las averías causadas por el temporal y en arranchar al barco.

A las seis horas sondamos en quince brazas, arena fina.

A las 8 horas atravesamos gobernando al NE. con poca velocidad, y nos mantuvimos por fondos de quince brazas vuelta afuera, hasta las 15 1/2 horas, en que dimos rumbo á la boya número 1 de la entrada del puerto Belgrano.

Estando aún los horizontes muy cargados y no distinguiéndose la costa N., rectificamos nuestra posición á las 19 horas por longitud cronométrica y sonda.

Enmendamos 5 grados á estribor nuestro rumbo, y á las 20 horas avistamos la boya número 1 al NNE.

Quince minutos después nos avalizamos con ella y sin *práctico;* guiados por el plano, por la sonda y por las boyas á la vista, continuamos por el canal, pasando entre los bancos que lo forman y cuyas rompientes vemos claramente desde cubierta, dejando á estribor y sucesivamente, las boyas números 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7.

Á esta última llegamos á las 22 horas y media, teniendo á la vista el célebre trípode del hidrógrafo inglés Fitz Roy.

Desde este punto seguimos al ONO. y sonda en mano llegamos á una boya que está en el canal y que nuestro plano del 86 no menciona.

Termina aquí esta singladura en situación Lat. S. 38°56', Long. O. 62°5'.

Barómetro, 762.

Termómetro 23.

Vientos manejables y buen tiempo.

IV

SUMARIO: — Séptima *singladura*, del 3 al 5 de Febrero, navegando canal adentro. — Una varada. — Llegada al puerto Bahía Blanca. — Salida de Bahía Blanca. — Primera *singladura*, del 10 al 11 de Febrero. — Segunda *singladura*, del 11 al 12. — Gran cerrazón en la costa.

Continuamos canal adentro guiados por las sondas y por los puntales-guías que hay á ambos lados en la costa. Á las 12 y 45 varamos frente al arroyo de las *Tres brazas*, en el veril de la barra que forma dicho arroyo; varada sin consecuencia, pues apenas subió la marea salimos con entera facilidad y continuamos navegando hacia el puerto de Bahía Blanca, donde fondeamos á las 7 horas con las 2 anclas y 30 brazas de cadena en cada una, en cinco de fondo barro tenaz.

Se cambiaron las correspondientes visitas oficiales una vez admitidos á libre plática, y se echó al agua la lancha á vapor para el servicio de la ría y descanso de la gente, pues las mareas producen aquí fuertes corrientes, de entrada y salida, de seis hasta ocho millas de velocidad horaria, lo que hace muy difícil y penoso el servicio de botes.

Á las 17 horas se tocó diana y se empezaron las limpiezas y lavado general que el buque requiere.

La gente continúa ocupada en diversos trabajos marineros.

Á las 21 horas y media se establecieron guardias de puerto.

Del 4 al 10 de Febrero permanecimos anclados en la ría de Bahía Blanca, efectuando diversos ejercicios marineros, militares, de combate y de incendio.

Durante nuestra permanencia en el puerto hemos sido tratados con exquisita amabilidad y distinción por parte de las autoridades argentinas, las que han sido saludadas con nuestra artillería en sus visitas á bordo.

También hemos recibido deferentes muestras de aprecio de la sociedad de Bahía Blanca en general y de los orientales allí residentes en particular.

Aunque es dato bastante conocido, constatamos haber encontrado grandes adelantos en este puerto, tanto en el avalizamiento completo de sus canales como en las buenas comodidades que ofrece su soberbio muelle, una de las obras hidráulicas más importantes de la América del Sud.

Este muelle, unido por vía férrea á Bahía Blanca, permite una facilidad de comunicación y transporte que da al puerto toda su actividad mercantil.

El agua es la que no es suficientemente pura, y siendo algo salobre, es también malsana, á juzgar por los efectos que hemos notado al hacer uso de ella.

DE BAHÍA BLANCA Á PATAGONES

PRIMERA SINGLADURA

Después de haber tomado veinte toneladas de carbón, refrescado provisiones y aguada, y estando listos de todo, ordenó el Comandante zarpar con destino á Patagones (Río Negro), y así lo efectuamos, dando avante á las dos horas, y navegando canal afuera, guiados por las sondas y las marcas, llegamos á las 4 y 20 á la boya del codillo número 9, donde fondeamos con el ancla de babor y 45 brazas de cadena en 10 de fondo

Esta resolución se adoptó por estar el cariz un tanto sospechoso.

Barómetro y cielo con celajería.

Pasamos la noche así fondeados y sin novedad, recibiendo durante ella viento fresco del Este.

Habiendo amanecido en mejores términos, zarpamos á las 19 horas, y continuamos canal afuera, llegando á la boya número 7 una hora después.

Desde aquí seguimos sonda en mano y con las boyas á la vista, desembocando en la número 1 á las 21 horas y media.

Situación de dicha boya: 39°12' de Lat. S., 61°38' Long. O.

La tomamos como punto de partida.

Vense por el NE. tres buques de vela que buscan el canal.

Al medio día nos situamos por estima como sigue:

Latitud S. 39°29.

Long. O. 61°22.

Fondo 10 brazas, arena y conchuela.

Vientos manejables del primer cuadrante, cielo y horizontes totalmente cubiertos.

SEGUNDA SINGLADURA

Obtenida la situación que expresa la anterior, para el medio día, se gobernó al SSE.; tiempo fresco.

Á las 7 sondamos en 17 brazas, á las 8 en 23, y gobernamos al SO.

Á las 10 saltó el viento, bajo un chubasco, al OSO., obligándonos á aferrar el aparejo.

Continuamos por la noche navegando á longo de costa y por fondos no menores de 14 brazas, para dar el conveniente resguardo al banco y arrecifes de San Blas.

Amanece con tiempo muy cerrado, chubascos y lluvia.

Á las 18 horas vimos la costa al O. y gobernamos, sonda en mano, al SO.

Continúa el tiempo muy cerrado, lo que no permite reconocer ningún punto de la costa con seguridad.

Una hora después notamos grandes manchas de agua fangosa en el mar (producidas sin duda por el Río Negro y traídas á distancia por las corrientes).

Continuamos el mismo rumbo y al medio día reconocimos la costa comprendida entre Punta Rasa y Punta Delgada.

Dimos rumbo directo á la Barra del Río Negro.

Se mantiene el tiempo muy cerrado, con horizontes achubascados y cielo cubierto, que impide toda observación astronómica.

Vientos del tercer cuadrante.

V

SUMARIO:—Tercera *singladura*, del 12 al 13 de Febrero.— Anclado fuera de la barra en espera de práctico. — Cuarta *singladura*, del 13 al 14. — Cruzando la barra. — Río adentro. — Acaecimientos de los días 14 y 15.— De Río Negro á Magallanes.— Primera *singladura*, del 16 al 17 de Febrero.

TERCERA SINGLADURA

Continuamos á longo de costa por fondos de 13 á 15 brazas, y gobernando directamente á la barranca y faro de la entrada del Río Negro, que avistamos á las 2 y 30.

Seguimos el mismo rumbo hasta marcar el faro al NO., y entonces navegamos en su demanda hasta tener la distancia de dos millas á las 4 y 44; dimos fondo en el anclaje exterior de la barra en 7 brazas de fondo, con 50 de cadena y el ancla de estribor.

En este paraje se sienten violentos remolinos de marea y una marejada muy incómoda del SE., lo que hace que el buque se atraviese con frecuencia y trabaje mucho en los balances y cabezadas.

Desde á bordo vemos las rompientes de la barra, y desde tierra nos comunican, por medio de señales, que no salía práctico por estar aquélla picada é innavegable.

La noche se pasó sin novedad, y amaneció con niebla.

Cuando después de la salida del sol fué despejándose, se envió un bote á tierra con el oficial Sciurano, para que se enterase de la hora en que vendría el práctico.

Á las 22 h. y 30 m. regresó, noticiando que ya iba á venir.

Se colgó el bote en espera del práctico, y termina esta singladura en la misma situación.

Lat. S. 40°53'.

Long. O. 62°52'.

CUARTA SINGLADURA

Á las 12 h. y 10 m. vino en el vapor *Mercurio*, que salía de la barra, un bote de prácticos y se embarcaron dos de éstos á bordo, por lo que zarpamos inmediatamente, y dirigiéndonos bajo sus indicaciones pasamos la barra sobre un mínimum de 3 brazas de agua.

El paso de esta barra, conviene hacer constar que ha variado notablemente y ninguna de las enfilaciones de entrada que señalan las cartas, aun las más modernas, serviría para otra cosa que para llevar al buque á su pérdida total, pues sabido es que existe en su fondo un movimiento del subsuelo aun no explicado, si bien debe suponerse producido por las corrientes; extraño movimiento que, cuando un buque vara en la barra, va acumulando sobre él una cantidad tal de arena, que en doce ó trece horas lo envuelve y sumerge.

La actual entrada tiene la forma de una herradura abierta, cuyas ramas se dirigen al E. una y al SE. la otra.

Dentro ya del río y frente al estacionario de los prácticos, largamos el bote con uno de éstos, quedando el otro á bordo, quien nos condujo río arriba hasta seis millas del pueblo del Carmen, donde fondeamos con el ancla de estribor y 25 brazas de cadena.

Inmediatamente pusimos en servicio la lancha á vapor.

Cuando fondeamos eran las 3 y 15.

DÍA 14

Lo pasamos fondeados en el mismo sitio; la gente ocupada en el lavado y limpieza del buque.

Buen tiempo.

Hemos recorrido todo el río hasta la altura del Carmen y Biedma, y aunque la poesía no se avenga bien con la rudeza del marino, no por eso dejamos de sentirla, y en honor de la verdad confesamos que el Río Negro es uno de los más bellos y pintorescos de la América.

De fácil navegación y de saludables aguas, este río, que en otras épocas geológicas debe de haber sido uno de los grandes gigantes, en su cauce mayor aún que el Uruguay, á juzgar por el ancho de las barrancas en que se ven marcados sus antiguos límites y se encuentran restos de peces y conchas fósiles, se halla hoy reducido á un ancho medio de 200 metros, y cada día más estrechado por el solevantamiento paulatino de las tierras adyacentes y de las islitas que se van formando con los mismos sedimentos del río.

Se cambiaron las correspondientes visitas oficiales con las autoridades marítimas del puerto.

DÍA 15

Á las 12 y 45, con el práctico á bordo y vapor suficiente, zarpamos y nos dirigimos río abajo (marea entrando); á las 3 y 10 llegamos frente al estacionario

de los prácticos de la barra, y nos hicieron señales de no haber salido por haber empezado ya la bajante.

Se ordenó fondear á las 3 y 15 y dejamos caer el ancla de estribor con 25 brazas de cadena en 4 y 1/2 de fondo al N., 1/4 NE. del faro de la barranca y dispuestos á esperar á mañana para cruzar la barra á hora conveniente.

Se aprovechó la tarde en hacer zafarrancho de combate con fuego y otros ejercicios militares, en los que la gente se portó muy bien.

Por la noche se notó el barómetro muy bajo (751), y con vivos fusilazos se declaró una turbonada del SO., la cual duró una hora, quedando después entablado; viento fresquito del mismo punto.

Amanece con muy buen tiempo, barómetro (754), termómetro (23).

Se rectificaron los cronómetros, determinando sus estados por alturas absolutas de sol.

DE PATAGONES Á MAGALLANES

PRIMERA SINGLADURA

Á la una zarpamos, y con los prácticos de la barra á bordo, cruzamos ésta en un mínimum de 2 y 1/2 brazas de agua.

Á las 2 y 1/2 dejamos los prácticos y gobernamos al S. 1/4 SE.

Á las 4 se marcó y perdió el faro al N. 32' O., distancia 15 millas.

De la marcación y distancia anterior, resulta:

Lat. S. 41° 18'.

Long. O. 62° 43'.

Que tomamos como punto de partida.

A la puesta del sol observamos la corrección total 57° NE. para el rumbo que navegamos.

Buen cariz; nótase mucho el efecto de las corrientes para el NE.

Á las 14 horas paramos para sondar, no cogiendo fondo en 25 brazas.

Continuamos al mismo rumbo.

El viento rolando á la izquierda; barómetro en ascenso.

Amanece con muy buen cariz, y gobernamos en demanda de Punta Delgada, la que avistamos á las 17 horas, abierta por estribor dos cuartas.

Navegamos á longo de costa barajándola á una distancia de ocho millas.

Á las 20 horas nos situamos por marcaciones á Punta Ninfa y se comparó el cronómetro, encontrándolo sin error sensible.

Tiempo muy claro: se ve perfectamente la entrada del golfo Nuevo.

Al mediodía nos situamos por latitud obtenida por la altura meridiana del Sol y marcación sobre dicha Punta Ninfa, quedando en:

Lat. S. 43°13'.

Long. O. 64°39'.

Rumbo directo S. 32° O.
Distancia directa, millas 155.
Barómetro 758.
Termómetro 25.
La gente ocupada en faenas marineras.

VI

SUMARIO: — Segunda *singladura*, del 17 al 18 de Febrero. — Cacería de lobos. — Tercera *singladura*, del 18 al 19. — Los pingüines. — Cuarta *singladura*, del 19 al 20. — Las ballenas.

SEGUNDA SINGLADURA

Navegamos á longo de costa, conservándola á una distancia de 4 á 5 millas.

Á las 4 horas avistamos por la proa la isleta *Escondida*, y gobernamos en su demanda.

Á las 5 horas paramos; se arrió el primer bote, y fué en él el Comandante, dirigiéndose á dicha isleta.

Al llegar á la referida, según contó á su regreso, se encontró con la profusión más enorme de lobos y leones marinos que nadie pudiera imaginar, y buena prueba de ello es que en 30 minutos que allí estuvo cargó el bote completamente de lobos de finísimo pelo, cuyas pieles se encuentran á bordo.

Durante esta cacería de lobos, permanecimos á la vista de la isleta en espera del bote.

Á las 6 y 1/2 nos situamos en Lat. 43°41', Long. 65°17', que tomamos como punto de partida.

Á las 8 se gobernó al SE. 1/4 al E., bien abiertos de la costa para dar resguardo á los arrecifes de Salaberría.

Viento bonancible y vacilante.

Á las 14 horas, y ya navegada una prudente distancia, dimos rumbo al SO. para ir en reconocimiento del cabo *Dos Bahías*, el que avistamos por la proa á las 14 horas.

Buen tiempo, se distingue la costa con perfecta claridad.

Á las 20 horas y 15 minutos avistamos al S. 1/4 SO. la isla Rasa, y gobernamos á pasar entre ésta y la de Arce y al S. de la de Leones, á distancia de 3 millas.

Continuamos las inflexiones de la costa, reconociendo todas sus islas y puertos, y nos dirigimos al de San Antonio, donde fondeamos á las 23 horas y 15 minutos con el ancla de estribor, 2 grilletes de cadena en 7 brazas de fondo y en el paraje que recomienda el plano de dicho puerto, levantado por la Comisión científica francesa que estuvo allí últimamente observando el tránsito de Venus por el disco del Sol.

El puerto tiene excelentes condiciones de refugio, pues si se exceptúa alguna marejada que pueda entrar del S., queda abrigado de todos los vientos, tanto por la isla Valdez, como por la ensenada de la costa que lo forma.

Se dió orden de retirar los fuegos y repasar las máquinas, quedando en la situación que se expresa y en la Lat. S. 45°3', Long. O. 65°43'.

Buen tiempo.
Barómetro 758.
Termómetro 22.

TERCERA SINGLADURA

De 12 á 4 bajó el Comandante con parte de la oficialidad á tierra, y después de observar los cronómetros, fueron á reconocer la hermosa dársena natural llamada Owen, formada por una internación del mar, en una gran caleta de fondo arenoso y costas tajadas á pique, de 3 millas de extensión y afectando la forma de S abierta.

Del estudio que de allí hicimos, venimos en conocimiento de que es un sitio magnífico y seguro para la reparación de los fondos de buques de cualquier porte.

Á las 5 y 1/2 regresaron el Comandante y oficiales á bordo, zarpamos y nos pusimos en franquía, gobernando entonces al S. 28°E., rumbo afuera de cabo Blanco.

Á la puesta del Sol nos situamos y obtuvimos como punto de partida Lat. S. 45°4', Long. O. 65°43', determinada por marcaciones y por el cronómetro.

Buen cariz, algunos cirrus-stratus por el S. y mucho rocío.

La noche se pasó sin novedad.

Viento refrescando del primer cuadrante.

Á las 16 horas y media se observó una longitud por Venus, dando muy bien con la estima.

Amanece con cielo y horizonte despejados.

Á las 20 horas notamos una infinidad de pingüines (pájaros-niños) que parecían cubrir todo el mar, tal era la cantidad de ellos, y como nos tentaron á servir de puntos de blanco, se tocó zafarrancho de combate con arma y se hicieron algunos tiros sobre estos inofensivos pájaros.

Es muy grande la cantidad de aves marinas de todas clases que se encuentran en estas latitudes.

Al medio día quedamos situados en Lat. S. 47°33', Long O. 65°9.

Barómetro en progresivo descenso (750), termómetro 19.

Viento NNO. rolando á la izquierda, horizontes foscos.

CUARTA SINGLADURA

Situados para el medio día, dimos rumbo directo á cabo Vírgenes; pero como el viento continuara rolando al O. y el barómetro en descenso, resolvimos, en prevención de un temporal del SO., acercarnos más á la costa.

Á las 4 vimos gran cantidad de ballenas y ballenatos que corrían velozmente para el S., perseguidos por peces-espadas.

Á las 6 tuvimos que anclar la verga del trinquete y aferrar el aparejo, por haberse declarado con violencia un temporal del SO. que arbola mucha mar y

chocando con la del N. hace trabajar demasiado al buque.

Durante la noche sopló furiosamente del punto citado y nos sostuvimos proa á la mar, por sernos imposible de todo punto darle el costado para ponernos á rumbo.

Amaneció en mejores términos: viento y mar abonanzando á medida que nos acercamos á la costa; pero la demora sufrida aquí mientras hemos estado capeando, nos impedirá entrar en el río Santa Cruz, por no tener más combustible que el indispensable para nuestra llegada al Estrecho de Magallanes.

Á las 19 horas avistamos el cabo Francisco Paula al OOS., distancia 15 millas.

Vimos un buque de vela al O.

Al medio día nos situamos por alturas extrameridianas, quedando en Lat. 50°10' y Long. O. 67°38'.

Barómetro 743.

Termómetro 18.

Cielo con cirrus-cúmulus y horizontes claros.

VII

SUMARIO: — Quinta *singladura*, del 20 al 21. — Pesca de delfines.

QUINTA SINGLADURA

Gobernamos á cabo Vírgenes, pero habiendo refrescado nuevamente el viento y levantado mucha mar, hubo que meterle la proa, pues el buque trabajaba mucho, y se gobernó al SO.

Como el viento y la mar continuaran siempre aumentando, seguimos á dicho rumbo, acercándonos á la costa para evitar la furia de las olas, ya que no podíamos librarnos de la del viento.

Este temporal, del cual apenas sentimos sus efectos por encontrarnos abrigados por la costa, debe de ser, sin embargo, temible en alta mar, pues que su velocidad llega hasta cien kilómetros por hora, según nuestros cálculos.

Hacia el amanecer tiende á abonanzar y pudimos gobernar al S.

Sondamos, no alcanzando fondo con 30 brazas.

Amainan la mar y el viento, y á las 17 horas gobernamos al SSE. y largamos y cazamos el velamen.

Viento manejable del tercer cuadrante.

A las ocho, vinieron junto al costado infinidad de delfines muy vistosos, color gris oscuro, con una gran faja blanca central.

Logramos pescar algunos arponeándolos desde proa, y, cosa extraña, cada vez que el mar se teñía con sangre de alguno de los que se pescaban, se dispersaban y alejaban los restantes y no volvían hasta pasados algunos minutos.

Nos situamos por el método de Sumner y corrimos al S., sobre el meridiano, al cabo Vírgenes, quedando al medio día en la siguiente posición:

Lat. S. 51° 53'.

Long. 68° 24' ó sea en el paralelo de puerto Gallegos.

Barómetro 753.

Termómetro 13.

Tiempo variable.

VIII

SUMARIO: — Sexta *singladura*. — Del 21 al 22 de Febrero. — Dungeness ó Punta de Miera. — Séptima *singladura*, del 22 al 23. — Bahía Posesión.

SEXTA SINGLADURA

Da principio la presente con cielo y horizontes nublados (cirrus-cúmulus), viento fresco del SO. y marejada del viento, navegando á rumbo hecho á Cabo Vírgenes, que avistamos cuarenta minutos después del medio día, demorando al SSE. 5° S.

Seguimos al SSE. nuestro rumbo anterior.

Á las cuatro marcamos el cabo al NO. 1/4 al N. dis-

tancia seis millas; y estando cerca de las rocas Nasau, atravesamos el Banco Sarmiento, gobernando en demanda de la torre-guía de Dungeness, y entrando, por consiguiente, en el Estrecho de Magallanes.

Horizontes aclarando.

Á las cuatro y 30 minutos tuvimos la torre-guía á la vista y nos dirigimos al fondeadero.

Dicha torre, situada en el punto más culminante de la Punta de Miera, afecta la forma de pirámide cuadrangular y está pintada á fajas horizontales, blancas y rojas, siendo un excelente punto de reconocimiento y un guía valiosísimo para la navegación del Estrecho.

Su fundación es reciente y debida á la noble iniciativa de la Armada argentina; su construcción es de madera, y es lástima grande que en su parte superior no tenga una linterna de primer orden que la hiciera tan útil de noche como de día, para bien de los navegantes.

Á las cinco y 30 minutos fondeamos al NO. de la sobredicha torre; distancia una y media millas.

En diez brazas arena fina con cuarenta y cinco de cadena y el ancla de estribor.

La situación astronómica de nuestro fondeadero es la siguiente:

Lat. S. 52° 23'.

Long. O. 68° 27'.

Después de fondear quedaron los fuegos en actividad.

Marea saliendo para el Atlántico con una velocidad horaria de 2 millas. Viento abonanzado. Barómetro estacionado y horizontes claros.

Se ven las costas bajas de la Tierra del Fuego.

Pasamos la noche sin novedad, y para apreciar el efecto de la marea se sonda á cada cuarto de hora, encontrando diferencias de cuatro brazas, entre los sondajes correspondientes á la pleamar y bajamar.

Á las doce encontramos catorce brazas, sin haber variado en nada nuestra posición.

Esta gran diferencia de nivel entre las mareas es un dato importantísimo que nunca se tendrá en cuenta lo bastante, cuando se fondea en estos parajes, pues que uno se expone á quedar varado, si habiendo fondeado con marea llena desprecia dicha diferencia y no la aumenta al número de brazas de agua en que pretenda dejar caer su ancla.

Esto es lo que sucedió á una goleta que está completamente en seco sobre la Punta de Miera, y en posición tal que le será muy difícil salir de allí.

Al amanecer (16 horas 30 minutos), zarpamos y navegamos en demanda de cabo Posesión, dando el conveniente resguardo al bajo Wallis.

Chubascos duros del cuarto cuadrante..

Á las 20 horas 30 minutos estuvimos á la vista del monte *Dirección* y pusimos la proa á su torre-guía, dejando á popa la del cabo *Posesión*.

Continúan aún más duros los chubascos del NO.

Al medio día embocamos la primera angostura, en la cual el viento trae su misma dirección, SO.

Quedamos en Lat. S. 52° 29', Long. O. 69° 30.

La gente ocupada en ejercicios marinos.

Barómetro 748.

Termómetro 10.

Cielo con cirrus-cúmulus, despejando.

SÉPTIMA SINGLADURA

Embocada la primera angostura, notamos que apenas íbamos avante á causa del fuerte viento y marejada, como también de la marea contraria, por lo que resolvimos arribar y dirigirnos al anclaje de Bahía Posesión.

El viento en la angostura tiene la fuerza de un temporal con rachas huracanadas.

Creemos que sea efecto de la canalización del mismo viento en un paraje tan estrecho, 12 y 1/2 millas, donde asimismo se levanta mucha marejada.

Á las cuatro vimos la boya color rojo del banco *Narrow* y la dejamos á babor, forzando entonces contra viento y marea para llegar al anclaje de Posesión, donde estuvimos á las cinco y fondeamos con el ancla de estribor y cincuenta y dos brazas de cadena en ocho y media de fondo, barro tenaz, demorando al SSO. el monte *Dirección* y al N. 32° O. el monte Amón, enfilado con una casita cerca de la costa, de la cual estamos á una y media millas.

Continúa el viento atemporalado del SO. (fuerza 10).

La noche se pasó en los mismos términos.

El efecto de las mareas no es aquí tan sensible como en Dungeness; sondamos cada cuarto de hora y sólo hemos encontrado una braza de diferencia de nivel.

Apenas amaneció verificamos las marcaciones de nuestro anclaje, notando con satisfacción que no hemos variado nada y que el buque está bien aguantado por el ancla.

Después de la salida del sol, notamos en el horizonte del O. un magnífico parhelio que reflejaba su imagen con tanta verdad, que llegaría hasta confundirse con aquél sin la inspección del compás.

En efecto, se producía sobre una masa no muy lejana de compactos cirrus, elevada á 30° sobre el horizonte.

Mantenemos los fuegos en actividad, esperando circunstancias favorables para continuar navegando estrecho adentro.

Llegamos al medio día en iguales condiciones: viento atemporalado y horizontes foscos.

La situación astronómica de nuestro anclaje es como sigue:

Lat. S. 52° 17'

Long. O. 69° 20'

Barómetro 754.

Termómetro 9.

IX

SUMARIO: — Octava *singladura*, del 23 al 24 de Febrero. — Primera angostura. — Novena *singladura*, del 24 al 25. — San Gregorio. — Décima *singladura*, del 25 al 26. — Gran bajada del barómetro. — Temporales del Oeste.

OCTAVA SINGLADURA

Continúa el mismo cariz: barómetro oscilando; tiempo cerrado, viento rachoso; cielo con celajería espesa (cirrus-stratus), y permanecemos anclados en fondo de siete á nueve brazas, según el estado de la marea.

Así se pasó la noche, y habiendo amainado un poco el viento al amanecer, zarpamos á las 19 h. 45 m., dirigiéndonos á la primera angostura. Marea parada.

Á las 22 h. estuvimos un tanto avante con la torre-guía del Refugio (Punta Baja).

Gobernamos al SO. en demanda de la punta San Isidro.

Al medio día vimos al NO. la boya del banco Tritón y nos situamos en Lat. S. 52° 39', Long. O. 69°50', gobernando después á tomar el anclaje de San Gregorio. Marea entrando.

NOVENA SINGLADURA

Seguimos sin novedad, y á las 2 h. fondeamos en la parte S. del banco San Gregorio, bajo las siguientes enfilaciones:

Punta de San Gregorio con una quebrada de la costa de la Tierra del Fuego.

Trípode de la misma punta con un matorral de la costa.

Una quebrada de la costa N. con la separación de dos casas de la playa.

Fondo, once brazas, cascajo grueso. Distancia de la playa una milla; el banco á la vista por el N.

Viento abonanzando; barómetro en descenso.

El mismo cariz: grande y compacta celajería de cirrus-cúmulus y stratus.

Pasamos la noche sin novedad. Viento rolando á la izquierda.

Barómetro en rápido descenso (740).

Muy mal cariz.

Sondamos cada cuarto de hora para estudiar las mareas, y hemos notado que éstas tiran siempre para el SO., á lo largo de la costa: estando el buque aproado á ella, lo hace trabajar mucho la marejada del SO., que unas veces lo atraviesa produciendo grandes balances y otras lo golpean en la bovedilla, haciendo dar grandes sacudidas al timón.

Al amanecer se declaró el viento del SO. con re-

calmones y rachas alternadas; apariencias de temporal.

A las 20 h. tuvimos la intención de salir y embocar la segunda angostura, continuando para Punta Arenas; pero notando lo muy bajo del barómetro, desistimos, esperando á que el tiempo mejorase.

La medida fué acertada, pues al momento se declaró un furioso temporal del tercer cuadrante con violentas rachas, fuerza diez á once, del O., OSO. y SO.

Estando al abrigo de la costa, apenas sentimos los efectos de la marejada, pero vemos desde aquí la mar gruesa y arbolada que hay en el canal de la segunda angostura.

El buque aguanta muy bien sobre el ancla y per manécese bajo las mismas enfilaciones que al fondear.

Se mandó un bote á tierra para traer carne de una estancia cercana á la playa.

Este bote regresó á las 21 h. con las provisiones necesarias, trayendo además un enfermo (á consecuencia de golpes recibidos en una caída), el cocinero de dicha estancia, de nombre Rudolp Starcke, alemán de nacionalidad, el cual rogó lo lleváramos á Punta Arenas para su curación, lo que le fué concedido por el Comandante.

Al medio día seguimos en la misma forma.

El temporal arrecia.

Barómetro 736. Termómetro 8.

Conservamos los fuegos en actividad, en prevención del temporal.

La situación astronómica de nuestro fondeadero es la siguiente:

Lat. S. 52° 38'
Long. O. 70° 9'.

DÉCIMA SINGLADURA

Continuamos al ancla en el fondeadero de San Gregorio, esperando ocasión favorable para embocar la segunda angostura y llegar á Punta Arenas.

Á las 3 horas bajó á la playa el Comandante con el objeto de reconocer los parajes á propósito para hacer aguada, regresando á las 7 h. con muy buena agua en la vasijería portátil del buque.

Según su relato, el agua es abundante; pero estando á alguna distancia de la playa, es conveniente estar provisto de pequeñas vasijas para transportarla con comodidad.

El barómetro continúa aún en rápido descenso, habiendo llegado en las primeras horas de la noche á un mínimum de 715.

Á las 12 h. viento oscilante en el tercer cuadrante y celajería suelta.

Fondeamos el ancla de babor en prevención de lo que sobrevenga, vista la gran baja del barómetro.

Hacia el amanecer abonanzó un poco; pero á las 20 h. empezó á refrescar con nueva y mayor furia, declarándose otro temporal del tercer cuadrante, con el mismo cariz que el anterior.

Á las 21 h. pasó para el E., y corriendo en popa, un vapor francés, al cual hicimos señales de que diera

noticias de nosotros en Montevideo, diciendo que estábamos sin novedad.

Nos contestó con el gallardete de inteligencia y saludó con su bandera, contestándole nosotros en la forma de práctica.

Al medio día, viento rolando al S., lo que nos trae mucha marejada, aunque el buque se mantiene bien sobre las anclas, pero atormentado por la acción variable y combinada del viento, de la marea y de las olas que lo hacen bornear constantemente.

Viento SSO. (fuerza 10).

Barómetro 725.

Termómetro 7.

Igual posición astronómica que la anterior.

X

SUMARIO: — Undécima *singladura*, del 26 al 27 de Febrero — Nevando. — Duodécima *singladura*, del 27 al 28. — Temporales y granizos. — Décimatercia *singladura*, del 28 al 29.—Punta Arenas á la vista.

UNDÉCIMA SINGLADURA

Asciende paulatinamente el barómetro, pero se sostiene el mismo cariz; y el viento rolando al S., llega á producirnos bastante molestia por la marejada que levanta, estando el buque atravesado á veces, bajo la acción de aquélla y la de la marea para el S.

Algunos golpes de mar hacen trabajar mucho el timón al dar en la popa.

Se refuerzan las trincas de la artillería y las de todos los objetos de cubierta.

A medida que el viento rola al S., aumenta su fuerza, y atemporalado continúa hasta la media noche; amaina entonces un poco, volviendo para el O., sosteniendo el mismo cariz y aun con celajería más espesa, al mismo tiempo que el barómetro vuelve lentamente á descender.

Debo consignar que en abierta oposición con las indicaciones del barómetro y á pesar de cuanto dicen sobre sus interpretaciones los derroteros y otras obras, nosotros hemos notado que á sus grandes bajadas corresponden los vientos del tercer cuadrante, ó sea del polo próximo, soplando horizontalmente con celajería suelta y cielo claro, por lo que advertimos que aquí el barómetro dará con sus movimientos una medida del viento con intensidad, sin indicarnos su dirección.

Por otra parte, el barómetro sometido á influencias locales, y á vientos que vienen barriendo las altas y nevadas tierras que forman el estrecho de Magallanes, siempre señala una temperatura fría y sus movimientos no sirven para predecir nada con respecto al tiempo.

Durante la noche estuvo nevando.

Termómetro 2 á 3 grados bajo cero.

Viento SO., fuerza 10.

Barómetro 744.

Amaneció con celajería espesa, el sol velado por

cirrus-stratus y el viento refrescando en el tercer cuadrante.

Tenemos en cubierta bastante nieve, que la gente se ocupa en echar afuera.

Continuamos anclados esperando que amaine y las circunstancias nos permitan zarpar.

Nótese la coincidencia del plenilunio con estos temporales molestos y obstinados del tercer cuadrante.

La gente se ocupó en ejercicios y faenas marineras.

Al medio día, viento OSO., fuerza 9.

Barómetro 739.—Termómetro 3.—Cielo nublado (cúmulus-stratus).

DUODÉCIMA SINGLADURA

Bien contrariados por la pertinaz constancia de los vientos atemporalados del O., permanecimos aún aquí á espera de mejores circunstancias para atravesar la segunda angostura.

El carácter y cualidades distintivas del tiempo, han sido los mismos observados desde que reinan estos vientos del O. con barómetro bajo; y por esto vamos á dar una idea general de la manera y forma en que se verifican:

Amanece con buen cariz; celajería suelta, compuesta de cirrus-cúmulus inferiores y cirrus-stratus superiores; viento bonancible ó fresquito (fuerza 4 á 5) y marejadilla.

Según sale el sol y éste se va elevando sobre el ho-

rizonte, el viento aumenta un tanto para el SO., donde llega á su máxima intensidad á eso de las tres ó las cuatro, en que ya son duros ó atemporalados, decreciendo paulatinamente después de la entrada del sol y volviendo al O., con lo que disminuye su fuerza; quedando manejable durante la noche hasta la salida del sol, en que vuelve á repetirse el fenómeno.

Entre tanto el barómetro oscila desde 730 á 740.

Á las 19 horas levamos la segunda ancla y también la primera, por haber tomado vuelta ambas cadenas.

Al terminar la faena fondeamos nuevamente con la primera y cincuenta y dos brazas de filamen, en quince de fondo, teniendo á la cuadra una casilla de la costa enfilada con el trípode de la Punta de San Gregorio.

Después de amanecer refrescó el viento, y como otras veces, se atemporaló, impidiéndonos el zarpar para Punta Arenas.

Á las 21 horas y media vimos un vapor trasatlántico que se dirigía al O. y que apenas podía ir avante: tal era la fuerza del viento y de la mar picada del canal.

Desde las 22 horas se sintieron á intervalos algunas granizadas con rachas muy duras.

Al medio día viento OSO., fuerza 9.

Barómetro 734.

Termómetro 4.

Cielo nublado (cúmulus-stratus).

DÉCIMATERCIA SINGLADURA

Tiempo y cariz se sostienen de un modo impertinente; á intervalos algunos chubascos con granizo; gran descenso barométrico y termométrico.

Tiempo nebuloso y cerrado al O.

Las tierras altas aparecen enteramente cubiertas de nieve.

Á las dos horas mandamos á tierra un bote á traer agua y provisiones.

Á las 8 regresó, habiendo cumplido bien su comisión.

La noche se pasó sin novedad.

El Comandante ordenó zarpar á las 20 horas, y así se efectuó con muy buen resultado, y media hora después doblábamos la Punta de San Gregorio y embocábamos la segunda angostura con mucha felicidad, teniendo la marea favorable y el viento contrario, que hoy se ha conformado con ser frescachón y no atemporalado.

Á las 21 horas marcamos por el través de estribor la isla de Magdalena y vimos al *Aconcagua* (vapor inglés) que se dirigía al E.

Continuamos canal adentro, y al medio día quedamos á la vista de la población de Punta Arenas y á distancia de diez millas.

Viento OSO, fuerza 7.

Barómetro 728. Termómetro 3.

Cielo nublado (cirrus-cúmulus).

Torre-guía de Punta Arenas al SO., 1/4 al S.

XI

SUMARIO: — Décimacuarta *singladura*, del 29 de Febrero al 1.° de Marzo. — Punta Arenas

DÉCIMACUARTA SINGLADURA

Continuamos en demanda del anclaje de Punta Arenas, al cual llegamos á la 1 hora 10 minutos, y fondeamos con el ancla de estribor y cincuenta brazas de cadena en seis y media de fondo, barro arenoso.

Diez minutos después llegó la visita de Capitanía, viniendo el Capitán del Puerto con sus ayudantes y el médico de sanidad. Habiendo sido admitidos á libre plática, se despidió dicha visita á las 2 horas.

Á las 2 horas 30 minutos bajó á tierra el Comandante á pagar esta visita y hacer los cumplimientos oficiales al Gobernador militar de la colonia.

Punta Arenas es de un aspecto pintoresco, vista desde el mar.

Sus casas de madera, pintadas de diversos colores, forman anfiteatro en el declive ascendente del terreno.

Ricos en vegetación sus alrededores, se ven bosques y praderas que se extienden hasta los últimos límites del horizonte.

Á falta de obras de fortificación se ven los elevados picos de algunas montañas que la circundan, entre ellos,

los más altos, el monte Feuton, de 1990 pies, y el monte Tierra, de 2050 sobre el nivel del mar.

El comercio de Punta Arenas se reduce á la libre importación de gran cantidad de licores, armas, ropas y conservas alimenticias, y á la exportación de pieles de foca, nutria y lobo, grasas, maderas de construcción; pues siendo éstas de superior calidad, se han establecido molinos-aserraderos en algunos puntos de la costa, los que han dado los más satisfactorios resultados, no exigiendo gasto alguno, por ser movidos con las corrientes naturales de agua que bajan de las montañas.

El anclaje de Punta Arenas es de buen tenedero, aunque desabrigado con los vientos del segundo cuadrante, que traen bastante marejada.

En la extremidad del muelle, que es de madera y toscamente construído sobre puntales de hierro (trozos de rails) hay una luz sideral visible hasta cinco millas en buenas circunstancias.

Desde el muelle corre hacia el NE. un banco de arena que sale una media milla á la mar, en cuyo veril se sondan dos y media á tres brazas de agua, disminuyendo rápidamente al acercarse á la costa.

En su extremidad más saliente hay una boya pintada de rojo, por fuera de la cual debe pasarse siempre para quedar libres del mencionado banco.

También manteniendo enfilada la extremidad del muelle con el monte Tierra antes citado, se estará libre del banco.

Éste viene á rematar en una punta arenosa, que es

la Punta Arenas propiamente dicha y la cual dista tres millas al NNE. de la población.

En ella existe una torre-guía de madera de forma cónica, pintada á fajas horizontales blancas y rojas, que sirve como punto de reconocimiento, y á la cual se dará siempre un resguardo de dos millas para estar libres de todo peligro.

En el anclaje se halla un gran pontón, depósito de carbón de la Compañía Inglesa de Navegación al Pacífico.

El capitán de dicho pontón nos contó que, á pesar de estar fondeado con dos buenas anclas, ha sufrido temporales del NO. tan violentos, que lo han hecho garrear y llevado sobre las costas de la Tierra del Fuego.

Esto dará una idea de la furia de los temporales en estas latitudes.

Dos cables al SO. del lugar que ocupa el pontón sobredicho, se ve una boya que señala el lugar en que fué volada hace pocos años una corbeta de guerra inglesa que se había ido á pique.

Al rededor de la boya se sonda en seis brazas de agua.

Las operaciones de embarque y desembarque son muy dificultosas á causa de la constante resaca que se siente en esta rada, y el muelle apenas si sirve para el servicio de personas, pues es completamente inútil para el de carga.

La población de Punta Arenas se compone en su mayor parte de colonos de diversas naciones europeas y de algunas familias chilenas.

Vese también mucha gente de mar, pescadores de lobos y focas, y partidas de europeos que se dedican á recoger el oro vulcanizado que se encuentra en las costas de Cabo Vírgenes y Tierra del Fuego.

Á las cuatro y media regresó el Comandante.

La noche se pasó sin novedad.

Viento SO. fresco.

Amanece con buen cariz, dominando siempre los vientos del tercer cuadrante y más aún del O.

Temperatura exterior muy fría (2 grados bajo cero); se ven cubiertas de nieve las cimas de las tierras altas del Estrecho.

Supimos que no hay existencia alguna de carbón en este punto, y que están á espera de un buque que traerá algunos cientos de toneladas para el pontón antes nombrado.

Ésta es una contrariedad, que podrá retardar nuestro regreso á Montevideo.

La gente se ocupa en la limpieza general del buque y ejercicios de artillería.

A medio día, viento SO., fuerza 8.

Barómetro 740.

Termómetro 2.

Cielo con cúmulus-stratus, horizontes claros.

La situación astronómica de nuestro anclaje es la siguiente:

Lat. S. 53° 10'.

Long. O. 70° 51'.

XII

SUMARIO: — Décimaquinta *singladura*. — Bahía Romay ó Fresh Water. — Puerto del Hambre. — Del 1.° al 2 de Marzo

DÉCIMAQUINTA SINGLADURA

Permanecimos fondeados en el anclaje de Punta Arenas; cariz un poco achubascado, viento al O., temperatura fría (0 grado), mucha nieve en las tierras altas.

A la una llegó procedente de Europa el vapor inglés *Magellan*, trayendo alguna correspondencia para nosotros.

En las primeras horas de la noche continuó su viaje para el O.

Habiendo tomado provisiones frescas, resolvimos internarnos en el Estrecho y recorrer sus principales puertos y bahías, por lo que se dió orden á la máquina de estar pronta para las 16 horas y media, en cuyo momento zarpamos con la costa á la vista, llevándola á una distancia de tres millas por estribor; navegamos trece hacia el S., y fondeamos momentáneamente en la bahía llamada de Romay ó Fresh Water á las 18 horas.

En seguida, y con el auxilio del bote á vapor, la recorrimos en toda su extensión, y encontramos ser de buen tenedero, teniendo hoy buen anclaje, frente

á un pequeño río que corre por la vertiente meridioual del monte Centro, de 990 pies de elevación, y se puede acercar á la costa hasta fondear en seis brazas, barro gredoso.

La playa está literalmente cubierta de troncos de árboles arrastrados allí por su propio peso, pues son, sin duda, desprendidos de los bosques que se elevan en su alrededor.

El pequeño río de que antes hablamos, también está obstruído por muchos troncos de árboles que llegan á impedir la navegación á los botes; no obstante, puede hacerse aguada con facilidad.

A las 18 horas y media zarpamos y continuamos para el S. á una milla de la costa y muy próximos al *Cachiyuyo* (Fucus giganteus antárticus), que corre paralelamente de ella.

Navegadas doce millas, tuvimos por el través de estribor la Punta Carreras, de donde sale el arrecife llamado Georgia, y la cual punta forma con la de Askiw la Bahía denominada de Carreras, poco abrigada y algo peligrosa.

Libres del arrecife de Georgia, gobernamos en demanda de Punta Santa Ana, distante 2 y 1/2 millas, la doblamos y metimos á estribor, yendo á fondear en el puerto del Hambre á las 20 horas 10 minutos, en cinco y media brazas de agua, fondo barro, con treinta brazas de cadena del ancla de estribor.

Se ven desde este puerto los elevadísimos montes de la isla Dawson, entre ellos el monte Graves, de 1,540 pies, y el pico Valdez, de 2,560, y en el Conti-

nente los montes Tarc, Nodales y Victoria, de 2,685, 2,515 y 2,910 pies de altura sobre el nivel del mar.

Éstos aparecían como verdaderos conos de nieve, de un efecto sorprendente por los cambiantes de luz que en ellos se producía.

Es admirable la contemplación de estas tierras cuando el espíritu se reconcentra en sí mismo; sentimos toda la grandeza y majestad de la naturaleza, y una sed de lo infinito parece que se apodera de nosotros.

Á cualquier parte que se mire, nos encontramos pequeños ante la grandeza del paisaje.

Puerto del Hambre, como es sabido, es el sitio en que Sarmiento fundó la colonia llamada San Felipe, y luego el Gobierno chileno el establecimiento penal que más tarde fué trasladado á Punta Arenas.

En tierra encontramos algunos útiles domésticos dignos de mencionarse por su gran tamaño, y ruinas de algunos edificios de la época en que el puerto de la referencia era habitado.

También vimos el lugar que ocuparon el observatorio y tienda del Capitán King, y encontramos los pozos que hace muchos años cavó la *Adventure*.

En las playas del puerto del Hambre se obtiene leña en abundancia, y teniendo un pequeño río en su medianía, se hace muy fácil tomar agua, pero sirviéndose de vasijería pequeña, pues los troncos de los árboles, como en Fresh Water, no permiten la navegación de los botes.

La gente se ocupó en desguarnir los candeleros de

los toldos y llevar estos pesos altos al plan del túnel, para dar más estabilidad al buque.

Los cañones números 3 y 4 también se colocaron y trincaron en el plan de la cámara con el mismo objeto.

Llegamos al medio día sin novedad.

Viento NO. (fuerza 5).

Barómetro 749.

Termómetro 13.

Cielo nublado (cúmulus-stratus).

Situación astronómica del fondeadero:

Lat. S. 53°48.

Long. O. 70°33.

Desde él se ven los restos del buque náufrago *Cordillera,* junto al cabo de San Isidro, distante 9 millas.

XIII

SUMARIO: — Décimasexta *singladura,* del 2 al 3 de Marzo. — Bahía de las Voces. — Bahía de Lomas. — Puerto San Nicolás. — Cabo Holandés.

DÉCIMASEXTA SINGLADURA

Permanecimos fondeados en puerto del Hambre hasta las 16 horas y 30 minutos, habiéndose ocupado la gente durante el día en ejercicios de desembarco y ejercicios de cañón y ametralladora al blanco.

Los blancos se establecieron en los promontorios salientes de la costa, y otros, formados por pipas va-

cías, colocáronse libres en medio del canal y bajo la acción de sus corrientes.

El resultado de los ejercicios fué muy satisfactorio, efectuándose 5 disparos de bala de acero.

Á la hora que antes se dijo zarpamos, y costeando nos dirigimos á la bahía de las Voces, que está inmediatamente al S. del puerto del Hambre y del río Selger, de sinuoso curso, y frente á cuya barra fondeamos por media hora en 10 brazas de agua.

El río Selger forma barra en su boca, pero encontramos paso para los botes, hallando en él muy buena agua potable.

Nos internamos en él 2 millas, esto es, hasta el punto que entrelazándose la espesa arboleda de sus orillas, lo hace innavegable.

Á las 17 horas y 30 minutos zarpamos, y llevando abierto por babor el monte Graves, nos dirigimos á la bahía de Lomas en la isla Dawson, á la cual llegamos una hora después, invirtiendo otra en recorrerla, navegando á tres cables de distancia de su costa y practicando algunos sondajes que acusaron fondos irregulares de 5 á 15, 20 y más brazas, de calidad variable también: arena, piedra y conchuela.

Á las 19 horas y 30 minutos corríamos la costa de la isla paralelamente al gran promontorio que forma en su parte NO. y que remata en la punta Joaquín.

Desde aquí gobernamos en demanda del cabo San Isidro en la costa del continente.

Á 2 cables de distancia de este cabo, que remata en una eminencia notable, redonda y poblada de bos-

ques y que forma el término de la cordillera oriental de esta parte del Estrecho, está sobre una roca el vapor inglés *Cordillera,* naufragado allí por una equivocación de rumbo, bajo un terrible chubasco de nieve, chubascos llamados aquí *willi waus* por los pescadores de focas.

El casco del *Cordillera* aun se conserva entero, y más que un buque perdido parece estar fondeado.

Dejamos el cabo de San Isidro al NO. distancia 1 milla, y manteniéndonos de la costa esta misma distancia, seguimos para el SO. en demanda de la bahía de San Nicolás, y pasando á la vista de las nombradas *Gun, Indian, Bouchaje, Bournad* y *Bougainville,* ya cerca de la isla Nasaw, principio de aquella bahía.

Todas las bahías antes citadas ofrecen seguro y cómodo refugio contra los temporales del tercero y cuarto cuadrantes.

Si alguna vez se sintiera marejada, sería ocasionada por los temporales del S. E.; pero éstos no se sienten aquí con fuerza, porque la gran Isla Dawson se lo impide.

Á las 20 horas 30 minutos fondeamos en la bahía de San Nicolás con el ancla de estribor y 30 brazas de cadena en diez de fondo (barro).

En seguida mandamos un bote á tierra para traer agua, y mientras se llenaba la vasijería, recorrimos la bahía de extremo á extremo y sondamos en derredor de un pequeño islote que tiene en su centro, llamado Sánchez, encontrando 8, 9 y 10 brazas, fondo greda pegajosa y guijarros hacia la parte NO. de la bahía.

La parte media de ésta está rodeada de arrecifes, que salen como á dos cables y tienen un veril escarpado, por lo que el viento y la marea forman un remolino que conviene tener en cuenta cuando se navega en embarcaciones menores.

Nos internamos con el bote en un pequeño río formado por el valle de Nodales.

Le recorrimos hasta 2 millas de su boca, siendo aquí ya muy difícil el continuar adelante, y adviértase que el bote sólo pudo avanzar una milla, pues poca agua y troncos de árboles impedían el paso.

Á las 22 h. zarpamos nuevamente para puerto Galán, continuando el Estrecho hacia el SO. y NO., admirando la majestuosa elevación de las tierras que lo forman, con sus inmensos picos en eterno idilio con las nubes, que amorosas los visten con una diamantina capa de deslumbrante hielo.

Á las 23 h. doblábamos el cabo Frowar y saludábamos las aguas del Océano Pacífico.

Sobre el referido cabo se ve el monte Victoria, de 2910 pies de elevación, y sobre babor, en la isla Clarense, los gigantes conos de nieve de sus picos, algunos de ellos de más de 3000 pies de altura.

Es admirable y también indescriptible, al menos para el lenguaje de un marino, toda la belleza de los panoramas que se ven en esta parte del Estrecho.

Continuamos costeando á distancia de dos millas, y habiendo doblado el cabo Holandés, quedamos al medio día á su vista y á distancia de 5 millas.

XIV

SUMARIO: — Décimaoctava *singladura*, del 4 al 5 de Marzo de 1888. — Bahía de Guiriord. — Aves que emigran. — Cabo Tajado. — Bahía Glacier.

DÉCIMAOCTAVA SINGLADURA

Terminada la faena de hacer aguada, zarpamos á la 1 h. con tiempo achubascado y lluvioso, y dejando á bahía de Borja, tomamos el paso Crook, doblamos el cabo Quod y navegamos en el Estrecho á rumbos del cuarto cuadrante, hasta llegar á la vista de la bahía Guiriord, distante 12 millas de la de Borja citada. Á las 3 h. entrábamos en ella, practicando sondajes sobre las dos costas que las forman, y encontrando variedades de profundidad desde 110 brazas en su entrada hasta 24 y 20 en su interior.

Esta bahía, abierta al SSE., penetra en forma de cala hasta 2 y 1/2 millas tierra adentro y está rodeada de cuatro elevadísimos montes, el más interior de los cuales forma una vistosísima cascada, donde contrastando con la blancura mate de la nieve, pueden verse directos é invertidos todos los colores del prisma.

Una hora nos entretuvimos en recorrer esta espaciosa bahía con el mismo buque y sin fondear, y notamos rachas violentísimas de viento de una fuerza extraordinaria, y que por cierto tendrán en jaque á todo buque que venga á ampararse en su fondeadero.

Estas rachas huracanadas que aquí, como en otros parajes del Estrecho, se sienten, tienen una fácil explicación, si se considera la enorme diferencia de temperatura que existe entre sus mares y las elevadas tierras que lo forman, pues mientras en aquéllas es raro que el agua descienda de 4°, en las otras, por razón del enfriamiento y dilatación del aire, se observan descensos termométricos que tuve ocasión de conocer atando un termómetro de mínima á la cola de una cometa, y á pesar de no elevarse ésta sino hasta la mitad de la altura de las montañas, encontramos temperaturas de 75° bajo 0. Dicho esto, se explica el desequilibrio inmenso que tiene la atmósfera en estas regiones y se explica también la razón de ser muy contadas las horas en que el cielo se encuentra despejado, puesto que aquí tenemos una caldera constante que evaporiza: los mares; y un condensador perpetuo: las elevadas montañas.

Lo dicho basta para explicarse racionalmente los bruscos cambios atmosféricos que aquí se suceden, y que están sujetos á las leyes locales de esta región.

Á las 4 h. volvíamos á la boca de la bahía Guiriord de que nos venimos ocupando, y penetramos despacio á reconocer dos calas que forma en su parte Occidental, donde encontramos de 15 á 20 brazas de fondo, limo y piedra, no lejos del cabo Tajado.

Estando aquí, notamos gran cantidad de aves marinas que emigraban hacia el N., aprovechando para su vuelo, con admirable instinto, los momentos en que eran menos sensibles las ráfagas de viento y descan-

sando durante la furia de éstas en las agitadas aguas de la bahía.

Son las 4 h. y 15 m. y tenemos á la cuadra por estribor al cabo Tajado, nombre que le viene perfectamente, pues tiene un profundo tajo ó cortadura en su cima, lo que le da un carácter especial para su reconocimiento, que auxiliado de los muchos picos, desnudos de vegetación, que le rodean, hace imposible el que pueda confundirse con ningún otro.

Notamos que en esta parte del Estrecho la flora va siendo cada vez más pobre, y únicamente en las tierras bajas se ven algunas matas, arbustos y arbolitos arraigados en terrenos de sedimento; pero en las altas, eminentemente esquistosas, no se ve otra cosa que la blancura de la nieve formando caprichosas figuras sobre sus fondos grises oscuros.

Á las 4 h. 30 m. doblábamos el cabo Tajado, y navegando por el Paso Largo, nos dirigíamos á la bahía Glacier, distante 7 millas de la de Guiriord. Eran las 5 h. 15 m. cuando la embocamos, y navegando con toda prudencia, fuimos á anclar en una cala de su costa oriental, abrigada por una isla que casi cierra la entrada de esta bahía, y que bien merece el nombre de puerto.

Dejamos caer nuestra ancla en 20 brazas de fondo, piedra suelta; y aquí pasamos la noche con algún cuidado, á causa de los violentísimos chubascos que se sucedían sin interrupción.

Es de notar que no obstante la fuerza de estas rachas, el barómetro apenas las acusa, y si bien sus va-

riaciones en altura son muy sensibles, no guardan ley con la producción de aquéllas, sin duda porque no dan tiempo con su violencia local á disminuir la presión que obra sobre el instrumento.

Al amanecer mandamos un bote á tierra y colocamos un blanco á 500 metros, para hacer ejercicio de fuego con fusilería.

A las 20 h. se dió principio á este ejercicio, de satisfactorios resultados, pues obtuvimos el número poco común de cincuenta por ciento de blancos.

Al medio día terminamos este ejercicio y quedamos dispuestos á zarpar, pues teniendo poca existencia de combustible, se resolvió en consejo de jefes regresar á Punta Arenas para adquirirlo.

Durante esta singladura han dominado los vientos del cuarto cuadrante, con barómetro oscilatorio desde 735 á 743 m., termómetro 3°, altura media, y cariz achubascado.

XV

SUMARIO: — Décimanovena *singladura*, del 5 al 6 de Marzo de 1888. — Regreso á Bahía de Borja. — Guardias de puerto. — Del 6 al 7 de Marzo de 1888. — Acaecimientos. — Observaciones sobre el tiempo y la navegación.

DÉCIMANOVENA SINGLADURA

Del 5 al 6 de Marzo de 1888

Al medio día levamos anclas en bahía Glacier, con tiempo esencialmente lluvioso, alternando con chubascos y fuertes granizadas, todo del cuarto cuadrante. Tomamos el paso Croohed y navegamos á rumbos del segundo cuadrante, con la idea de regresar al fondeadero de Bahía Borja. — Á las dos horas dejábamos á estribor la isla Spider, sobre el promontorio NO. de la península de Ulloa, y marcábamos por la mura de estribor los picos del Morrión, célebres por su semejanza con el objeto que indica su nombre. Pasamos á la vista del canal de Nieve y de las bahías nombradas *Whitte*, *Mass*, *Chance*, *Butlar* y *Riders*, pequeñas ensenadas de la costa, muy abrigadas á los vientos del SO., siendo un apreciable refugio para los buques menores que se aventuran por este Estrecho.

Á las 2 h. 45 m. gobernábamos directamente á la Bahía de Borja, y dejando por babor á la isla Ortiz,

fuimos á anclar en 15 brazas, fondo arena y piedra, dejando caer el ancla á las 3 h. exactamente.

En el resto del día se ocupó la gente en traer agua para el consumo y lavado de ropa.

La noche muy lluviosa; se pasó sin novedad.

Amanece en los mismos términos; la lluvia incesante no permite hacer ninguna clase de ejercicios.

Se apagaron los fuegos y se ocupó el personal de la máquina en limpiar las calderas y hacer algunas reparaciones en aquélla.

Al medio día pasó un vapor francés para el Pacífico, el cual saludó y se le contestó en la forma reglamentaria.

Termina la presente con viento fresco del NO., barómetro 741 m., termómetro 4 y 1/2, cielo nublado y tiempo lluvioso.

ACAECIMIENTOS

del día 6 al 7 de Marzo de 1888

Habiéndose ordenado, al terminar la singladura anterior, apagar los fuegos, se estableció el servicio de guardias de puerto, dándose principio á cumplimentar los trabajos y ejercicios del reglamento interno del buque, en cuanto el estado del tiempo lo permita.

Es bien sabido que el actual mes de Marzo es el peor de cuantos pueden sufrirse en el Estrecho, pues, siendo época de equinoccios, las regiones de estas latitudes se resienten de una manera brusca del cambio

de declinaciones del Sol, y la atmósfera, al sentirse profundamente alterada en sus condiciones térmicas, busca su equilibrio en una forma violenta, produciendo verdaderos huracanes, que luego vienen á modificar la estructura de estas tierras, su situación en medio de dos mares inmensos, y sus condiciones especiales geológicas; modificaciones que son causa de fenómenos tan particulares y sorprendentes como el de sentirse en un lugar toda la furia de un huracán deshecho, mientras que en otros circunvecinos y apenas dos ó tres millas distantes, se siente una calma completa, aunque el barómetro acuse depresiones enormes.

Esto nos ha hecho reflexionar sobre el sinnúmero de contrariedades que experimentarán los buques de vela que se aventuran á pasar el Estrecho en esta época; y efectivamente, hemos tenido ocasión de ver algunos de ellos en completo naufragio, y otros en un lastimoso estado de averías, imposibilitados de seguir el viaje, con sus tripulaciones enfermas y cansadas y sus cascos y arboladuras pidiendo inmediatas reparaciones.

Por nuestra parte, no aconsejaríamos á ningún buque de vela que atravesase el Estrecho en la época presente, siendo muy preferible, como ya otros marinos lo han aconsejado, que siguiesen su ruta por el Cabo de Hornos.

Entendemos que únicamente en la medianía de las dos grandes estaciones aquí más sensibles, invierno y verano, será factible que los buques de vela, especialmente los del comercio, puedan atravesar el Estrecho

sin experimentar grandes averías y obstinadas contrariedades en los vientos reinantes; hasta el punto de no adelantar ni una milla por singladura y exponerse á pasar noches terribles, que sólo el verdadero marino conoce, lejos de todo puerto ó anclaje de refugio, en medio de costas bravas é inhospitalarias, combatido por los furiosos vientos é impetuosas corrientes y sin tener otro guía que la deficiente brújula, porque la sonda es de todo punto inservible en lugares en que, como éstos, la proa puede estar sobre las rocas y la popa está en 100 brazas de agua.

Al consignar en el diario estas reflexiones, corroboramos lo que ya otros eminentes marinos han dicho en el mismo sentido; y el conocimiento de éstos, al parecer insignificantes detalles, nunca será bastante extendido á los navegantes, á fin de que vengan siquiera prevenidos para las azarosas vicisitudes que pueden experimentar.

La gente se ocupa en algunos trabajos marineros, por ser imposible, á causa de la lluvia, efectuar ninguna clase de ejercicios.

Pasamos la noche con la sonda en la mano, temiendo el riesgo de garrear bajo la acción de las furiosas rachas de viento que descienden desde las altas montañas que forman esta bahía, rizando el mar y pulverizando las crestas de sus olas, hasta el punto de formar otra lluvia horizontal de agua salada en competencia con la abundante que nos dan las nubes.

Amanece con el mismo cariz, y llegó el medio día en los mismos términos.

Viento NO.; fuerza 6.
Barómetro 754^{m}.
Termómetro 9°.
Cielo totalmente nublado.
Situación: al ancla en la bahía de Borja.

XVI

SUMARIO: — Vigésimaprimera *singladura*, del 7 al 8 de Marzo de 1888. — Lluvia incesante. — Regreso á Punta Arenas. — Despedida de los indios. — Cambios del tiempo.

VIGÉSIMAPRIMERA SINGLADURA

Durante la presente, la lluvia se ha sucedido sin interrupción, notándose que el termómetro subía lentamente y que se efectuaba un rápido deshielo en las altas cumbres de los montes.

El viento dominaba del NO. en nuestro anclaje, en tanto que en el Estrecho soplaba del SO.

Por la noche cargaron con mucha furia chubascos huracanados del cuarto cuadrante, lo que nos obligó, en prevención de que pudiéramos garrear, á mantener los fuegos en actividad, conservando 50 libras de presión desde las 8 h.

Algunas rachas de los chubascos (*willi waus*) eran terribles: sin embargo nos aguantamos perfectamente. Tenemos mucho que agradecer á las buenas condiciones de resistencia de nuestras anclas y cadenas.

Á las 16 h. y 30 m. nos preparamos para zarpar, de regreso á Punta Arenas, y media hora después levábamos anclas y bajo una copiosa lluvia navegábamos al E. del Estrecho y á longo del paso Inglés, dejando á estribor la isla de Carlos III, en cuyas inmediaciones vimos algunas canoas de indios Fueguinos, que advertidos de nuestra salida y mostrándonos su agradecimiento por el buen trato que les habíamos dispensado, en varias ocasiones que estuvieron á bordo, nos despedían con sus gritos y alaridos peculiares y con grotescos ademanes que remedaban perfectamente la mímica especial de los monos. Nosotros consentimos en pagarles esta demostración *sui generis*, con tres largas pitadas del silbato del vapor.

Continuamos costeando por el canal Inglés, y á las 18 h. paramos por 15 m. para ajustar los bronces de las bielas de la máquina. Terminada esta operación, seguimos en medio de una incesante lluvia y con tiempo cerrado, que apenas nos permite ver las partes bajas de estas elevadas costas.

Á las 21 h. pasó por el O. un vapor alemán que nos saludó con su bandera, y se le contestó en igual forma.

Á las 22 h., y cuando ya avistábamos al cabo Froward, notamos que la lluvia y los chubascos empezaban á ceder. Véase si son exactas las consideraciones que hemos hecho en singladuras anteriores, sobre enérgicas y radicales modificaciones locales que aquí se producen en el estado del tiempo y en las condiciones atmosféricas y á distancia de muy pocas millas.

Todo debido á la configuración hidrográfica de estas tierras, bien caprichosas, por cierto, y á los elevadísimos y accidentados terrenos que las forman.

Doblado el cabo Froward, seguimos al NE. por el canal del mismo nombre, encontrando cada vez más serena la mar, menos cargada la atmósfera y el viento disminuyendo en intensidad hasta quedar casi calmo.

Estos cambios atmosféricos no han sido acusados por los instrumentos, sino más bien de una manera inversa; pues durante toda la singladura el barómetro ha venido bajando lentamente desde 754 m. á 755 m.; y el termómetro por el contrario subiendo en progresión constante hasta alcanzar la altura de 10° al medio día.

Quedamos, al terminar, á la vista del cabo San Isidro, demorando al NNE. distancia de 4 millas.

Corresponde á la situación astronómica siguiente:

Latitud S. 53° 51'.

Longitud O. 71° 0.

Vientos S.SO.

Fuerza 3.

Cielo nublado 7.

XVII

SUMARIO: — Vigésimasegunda *singladura*, del 8 al 9 de Mayo de 1888. — Llegada á Punta Arenas. — Buques averiados. — El *Comodoro*. — No hay carbón. — Vigésimatercia *singladura*, del 9 al 10 de Marzo de 1888. — Estadía en Punta Arenas. — Guardias de puerto. — Acontecimientos del 10 al 13 de Marzo. — Conclusión del viaje de ida.

VIGÉSIMASEGUNDA SINGLADURA

Con vientos manejables del tercer cuadrante, cielo cubierto, horizontes foscos y mar rizada, continuamos navegando en demanda de Punta Arenas á lo largo de los canales del Hambre y Ancho, sintiendo un poco los efectos de la marea contraria.

Empieza el viento á girar á la izquierda; á las 3 horas se llamó al NO. y sopló con fuerza levantando marejada, lo que nos obligó, para disminuir los balances, á arriar la verga de trinquete.

Á las 4 horas, Punta Arenas á la vista.

Nos dirigimos á su anclaje, y 50 minutos después fondeábamos en él con el ancla de estribor y 45 brazas de cadena en 6 de fondo arena.

Al llegar al fondeadero vimos algunos buques de vela con grandes averías en el casco y la arboladura, resultado de los últimos temporales.

También vimos el cañonero de guerra argentino *Comodoro*, cerca del cual fondeamos.

Inmediatamente después de nuestra llegada fuimos

visitados por la Capitanía del Puerto, que nos puso en libre plática, reiterándonos además los cumplimientos de estilo.

Bajó á tierra el segundo Comandante, y se enteró por el agente de los vapores de la Compañía del Pacífico, de no haber existencia alguna de carbón, si bien esperan un buque con este cargamento de un día á otro.

La contrariedad de no hallar carbón nos obligará á permanecer aquí hasta que llegue el tal buque y tomemos el necesario para el regreso.

Pasamos la noche sin novedad, dominando durante ella vientos frescachones del cuarto cuadrante, con barómetro y termómetro muy bajos.

Al amanecer se llamaron los vientos SE. bonancibles y despejó un tanto la atmósfera.

Á las dos salió con rumbo al S. el *Comodoro,* antes citado.

De las 22 horas á las 23 1/2 se ejercitó la gente en zafarranchos de combate é incendio.

Al medio día quedamos en nuestra situación de fondeados, un cable al N. del pontón del carbón y dos al NO. del sitio en que fué volada la corbeta de S. M. B. *Doterel,* cuyo naufragio está marcado por una boya verde.

La situación astronómica de nuestro fondeadero es la siguiente, calculada á bordo directamente:

Lat. S. 53° 10'25.

Long. O. 70° 53'34.

Barómetro 742.

Termómetro 9.

Cielo nublado 4.
Viento E., fuerza 3.
Se conservan los fuegos retirados.

VIGÉSIMATERCIA SINGLADURA

La presente se pasó con buen tiempo, habiendo dado el viento la vuelta al horizonte en 24 horas, siempre rolando á la izquierda y con carácter bonancible; barómetro oscilando entre 742 y 748. — Termómetro máxima 8°, mínima 2°.

Se ocupó la gente en ejercicios de velas y vergas por la mañana, y por la tarde en ejercicios de fusilería y simulacros de desembarco.

Durante la noche no hubo novedad, y en vista de tener que esperar en este puerto la llegada del carbón, consideramos terminado el viaje de venida y se apagaron los fuegos, estableciéndose el servicio de guardias de puerto.

Quedamos en el mismo anclaje.
Al medio día:
Barómetro 742.
Termómetro 5.
Cielo nublado 7.
Viento N., fuerza 4.

ACAECIMIENTOS DEL 10 DE MARZO

Se ocupó la gente en el lavado general y limpieza del buque.

Por la noche ancló un buque de vela que reconocimos al amanecer, y era la goleta de tres palos *Martha Gale*, la misma que se esperaba con carbón.

Supimos que este buque había contraído deudas para remediar en los puertos de escala grandes averías que sufriera en su viaje; y aquí surge una nueva dificultad para tomar el carbón, pues los tenedores de esas deudas han embargado el buque y no permiten el desembarco de su cargamento ínterin no se les abonen sus créditos.

Estamos á la espera de que arreglen ese asunto los interesados para proveernos de carbón.

En la noche entraron dos vapores al puerto.

Amanece con tiempo lluvioso y así continuó hasta el medio día.

Barómetro 742.

Termómetro 6.

Viento NE., fuerza 5.

Mar rizada. — Cielo cubierto.

ACAECIMIENTOS DEL DÍA 11 DE MARZO

Se ocupó la gente en rellenar los aljibes con agua dulce para la provisión de nuestro viaje de regreso.

Á la una hora cargó fuertemente el viento al NO., y habiendo notado que la *Martha Gale* garreaba, pues

sólo tenía una ancla, la auxiliamos inmediatamente llevándole la nuestra de repuesto, con la cual quedó asegurada. La *Martha Gale* arbola bandera chilena, y desde el amanecer había izado la señal de no tener más que una sola ancla.

Terminada la faena de dar auxilio á este buque, se dió franca á la dotación del nuestro, por ser día domingo.

La noche se pasó sin novedad, aunque el viento soplaba duramente del cuarto cuadrante, con barómetro muy bajo (731).

Conviene saber que en estas latitudes no debe uno alarmarse mucho por las rápidas y grandes variaciones en altura que experimenta el barómetro en cortos intervalos, pues que ellas son debidas á las bruscas corrientes atmosféricas que vienen desde ambos océanos, Pacífico y Atlántico, y que entremezclándose producen las diversas presiones que el barómetro acusa.

Amanece en los mismos términos, siendo el viento más manejable.

Se ocupó la gente en ejercicios de cañón y ametralladora y llegamos al medio día sin novedad, permaneciendo invariables en nuestra posición.

Barómetro 736, termómetro 7, viento NO., fuerza 5, cielo despejado, mar rizada.

ACAECIMIENTOS DEL DÍA 12 DE MARZO

Á la 1 hora entró y fondeó en el puerto un buque de guerra norteamericano, el crucero *Dolphin*. Inmediatamente se mandó un oficial á cumplimentarlo.

Por la tarde se ocupó la gente en ejercicios de fusilería.

Enterados de haberse arreglado las dificultades entre los cargadores y armadores de la *Martha Gale*, solicitamos y obtuvimos autorización para atracar á su costado y tomar el carbón necesario.

Habiendo preparado el buque para esta faena, encendimos los fuegos y quedamos listos para practicarla.

La noche se pasó sin novedad.

Al amanecer levamos anclas, y dimos avante, yendo á atracar á la renombrada goleta á las 18 horas, y empezamos inmediatamente el trasbordo de carbón.

Merece hacerse constar que, no obstante las incomodidades producidas por la marejada y la falta de utensilios á propósito para el trasbordo, nuestra gente se portó admirablemente bien; y colocadas las dos brigadas en hileras de un buque á otro, trasbordaron en tres horas, y á mano, pasándolo de uno á otro, *treinta y cinco toneladas de carbón*, lo que demuestra una actividad digna del mayor elogio.

Terminada la faena volvimos á nuestro fondeadero, y cuando llegó el medio día quedamos listos de todo y prontos para hacernos á la mar.

Termina con buen tiempo, vientos del O. manejables, barómetro 740, termómetro 6, mar llana y cielo claro.

ACAECIMIENTOS DEL DÍA 13 DE MARZO

Se ocupó la gente en los diversos trabajos marineros anteriores.

Vimos el crucero *Dolphin* que atracaba también á la *Martha Gale* para tomar carbón, aprovechando el buen tiempo reinante.

La noche se pasó sin novedad, y habiendo ordenado el Comandante nuestra salida para mañana al amanecer, se alistó todo, y dejando el buque marineramente preparado, esperamos que llegara la hora de partida.

Aquí termina el relato de nuestra estadía en Punta Arenas, donde hemos notado gran actividad en el comercio de pieles como exportación, y en el de licores como importación. Y, detalle curioso: nos contaba un señor chileno aquí residente, que es asombroso el consumo de bebidas que se hace en esta pequeña población de 1500 habitantes; lo que se explica si se considera que, no pagando aquellos artículos ningún derecho, hay cierta conveniencia comercial para tener grandes cantidades á guisa de depósito y atender al consumo de la población y pedidos exteriores.

Tal es la razón de que en Punta Arenas una tercera parte de las casas tengan establecidos cafés, hoteles, fondas, almacenes, etc.

NOTA. — Los días, así en las singladuras como en los acaecimientos de puerto, se entienden astronómicos, y por eso van contadas sus horas desde 0 hora á 24 horas.

XVIII

SUMARIO: — Viaje de regreso. — Del Estrecho de Magallanes á Montevideo. — Primera *singladura*, segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima, que incluyen desde el 14 al 21 de Marzo de 1888. — Resumen.

PRIMERA SINGLADURA

Á las 16 horas 45 minutos del día 13, levamos anclas en Punta Arenas y gobernamos prácticamente á tomar el canal nuevo, entre las islas de la Magdalena y del Contramaestre, yendo luego á embocar la segunda angostura con buenas circunstancias de viento y marea. Pasamos ésta con felicidad y quedamos al medio día del 14 á la vista de la primera angostura, Lat. S. 52°36' y Long. O. 69°48'. — Viento O. fresco. — Barómetro 741. — Termómetro 13°. — Cielo con cirrus-cúmulus. — Marea saliendo para el Atlántico.

Largamos el aparejo para aprovechar el viento favorable, pero al embocar la primera angostura se hizo tan rachoso y frescachón, que nos obligó á cargarlo por intervalos.

Á las 3 horas estuvimos N. á S. con el cabo Posesión.

Seguimos navegando al E. sin novedad.

Se metieron en cubierta el primer bote y sus pescantes, trincándolos á son de mar.

Á las 6 horas marcamos á Dungeness al N. y vimos

el vapor inglés *Sorata*, que también navegaba á desembocar el Estrecho, y el cual cambió con nosotros un saludo.

De 6 á 8 h. atravesamos el banco Sarmiento, y habiendo quedado en buena franquía, nos situamos en Lat. S. 52°19' y Long. O. 68°2', que tomamos como punto de partida.

Desde este momento se gobernó franco de la costa en demanda del cabo San Francisco de Paula al NO. 1/2 N.ª del compás.

Sostuvimos este rumbo toda la noche, en la cual dominaron vientos del segundo cuadrante, manejables con barómetro y termómetro en ascenso.

Á las 20 horas vimos la costa al O. y gobernamos al N.

Al medio día marcamos el monte entrada del río Santa Cruz al N. 85° O., con cuya marcación y latitud obtenida por altura mediana, nos situamos como sigue: Lat. S. 50°13', Long. O. 68°4', desde donde hicimos derrota directa á la embocadura del Río de la Plata, tomando á cabo Corrientes como punto de recalada.

Termina con viento NE., fuerza 4, barómetro 755, termómetro 13, mar llana y cielo claro.

SEGUNDA SINGLADURA

Vientos manejables, rolando siempre á la izquierda y dominando del primero y cuarto cuadrantes, hemos tenido durante la presente todos los caracteres del buen tiempo, aunque con alguna marejada.

Se navegaron 180 millas al N. 45° E. verdadero, encontrando corrientes para el S. con velocidad horariá de 4/10 de milla.

Al medio día quedamos astronómicamente situados como sigue: Lat. S. 48°12', Long. O. 64°53'.

Barómetro 748, termómetro 14°, marejada y buen tiempo.

TERCERA SINGLADURA

Buen cariz, tiempo espléndido, alguna marejada del NO. y cielo claro, han dominado en la presente.

Al amanecer empezaron á extenderse en el cielo algunos cirrus, que ya al medio día lo cubrían totalmente.

Navegamos 194 millas y quedamos situados en Lat. S. 45°28' y Long. O. 62°39', habiendo notado pequeñas corrientes para el NE.

Barómetro 748, termómetro 170.

Viento NO., fuerza 5; marejada y cielo cubierto.

CUARTA SINGLADURA

Viento rolando á la izquierda. Del medio día á las 5, frecuentes lloviznas y cielo cubierto.

Hacia la puesta del Sol se llama al segundo cuadrante con buen cariz, pero sintiéndose mucho la mar de leva del NO. que han dejado los vientos de aquel punto. Dicha mar se sintió hasta media noche.

Amanece con horizonte y cielo cubiertos (cirrus, stratus), viento del SE. refrescando, y mar picada del viento; se reforzaron las trincas de todos los objetos que hay en cubierta, en prevención de los balances.

El buque navega perfectamente, y ayudado por sus velas lleva una velocidad de hasta 10 millas por hora, yendo su máquina con corte de vapor trabajando á 2/3 de fuerza.

En esta singladura hemos tenido ocasión de notar las grandes ventajas que proporciona la derrota directa desde el Estrecho al Río de la Plata, por lo menos en la época presente, sin cuidarse para nada de las ilusiones que algunos marinos se forman, creyendo preferible la derrota costanera.

Efectivamente: si el SE. frescachón que ahora nos acompaña favorablemente, nos hubiera encontrado sobre la costa, no tendríamos otro recurso que capearlo mientras durase, con pérdidas de tiempo, de combustible y las que produjeran las averías con que obsequia todo temporal que se recibe por la proa.

El tiempo sigue en los mismos términos, y así llegamos al medio día, en que á favor de unas claras pudimos situarnos astronómicamente como sigue: Lat. S. 42°36', Long. O. 59°48'.

Distancia navegada 212 millas al N. 36° E. verdadero.

Corrientes insensibles.

Barómetro 749.

Termómetro 12.

Viento SE.

Fuerza 7.

Mar picada y cielo cubierto.

QUINTA SINGLADURA

Á 0 horas dimos rumbo de recalada á Cabo Corrientes.

Continuamos nuestro rumbo; tiempo nublado.

Por la noche algunos relámpagos del cuarto cuadrante. El viento se llamó al primero, y amanece con horizontes y cielo cubiertos.

Se alotaron las anclas á las serviolas y aferramos el aparejo por venir el viento de proa.

El estado del cielo no permitió observar á la hora conveniente la longitud cronométrica; pero al medio día pudimos observar algunas alturas extra-meridianas de sol, con las cuales determinamos nuestra situación astronómica.

También sondamos, encontrando 45 brazas arena,

y continuamos el mismo rumbo de recalada N. 11° E., con ánimo de poder reconocer la costa en la tarde de la singladura siguiente.

Al medio día quedamos en latitud S. 39°21' y longitud O. 58°14', habiendo navegado 210 millas al N. 21° E. verdadero en toda la singladura, sin encontrar corrientes sensibles.

Vientos manejables del primer cuadrante, marejadillas y cielo cubierto.

Barómetro 759.

Termómetro 18.

SEXTA SINGLADURA

Seguimos navegando en demanda de Cabo Corrientes, empezando á refrescar el viento NNE. reinante, cuya marejada recibimos directamente por la proa.

Á las 4 horas sondamos en 37 brazas arena fina y paramos la máquina para remediar una avería que se produjo en una válvula, quedando aguantados con las velas, ciñendo muras á estribor.

Observóse para el mismo momento nuestra situación astronómica, obteniendo la que sigue:

Á las 4 horas Latitud S. 38°55'.

Longitud O. 58°01'.

Sonda, 37 brazas arena fina.

Á las 5 h. y 30 m. estuvo remediada la avería de la máquina, pero siendo ya muy tarde para el reconocimiento de la costa, gobernamos á pasar libre de ella

y á distancia de 15 millas, esperando reconocer mañana la Punta de Médanos.

La noche se pasó con tiempo cerrado del primer cuadrante, mucha lluvia y frecuentes chubascos; continuando nuestro rumbo al NNE. y manteniéndonos por fondos de 30 á 40 brazas.

Amaneció con celajería más suelta y el tiempo mejorando. Vimos á las 23 horas la Punta de Médanos y sus colinas adyacentes demorando al NO., y al medio día nos situamos por latitud, marcación y sonda, á la vista de la tierra, y como sigue:

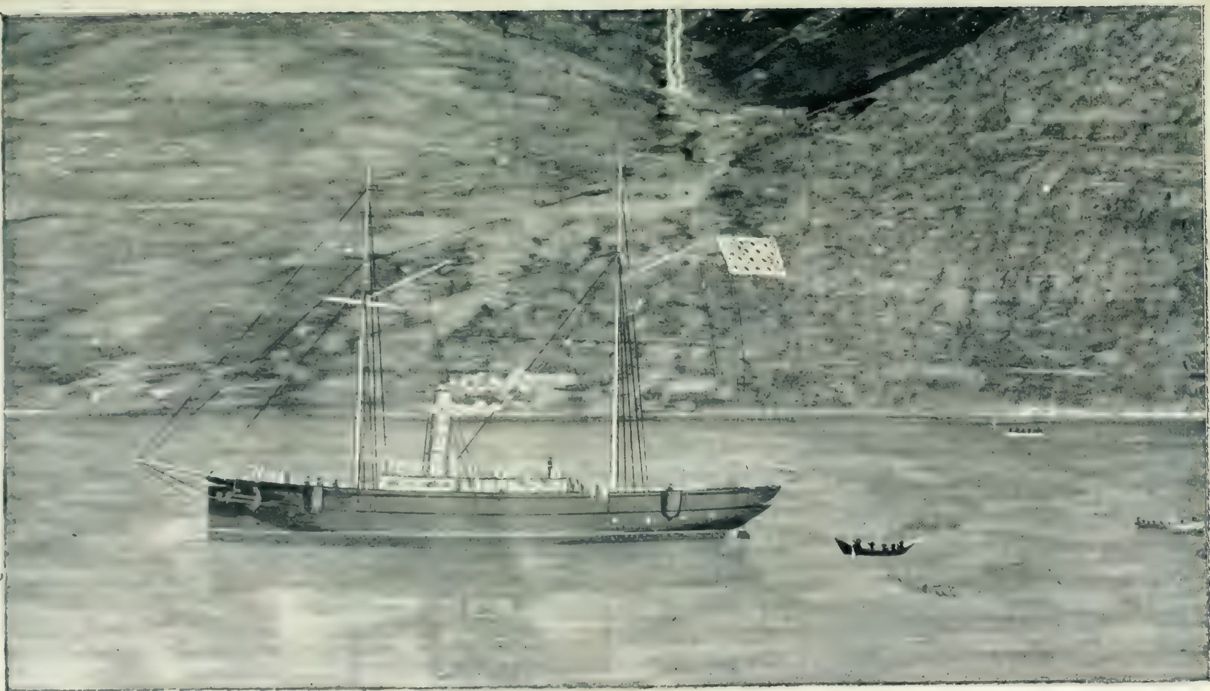
A 24 horas:

Latitud S. 37°11'.

Longitud O. 56°20'.

Sonda 13 brazas, arena.

Obtenida la anterior situación gobernamos al N., manteniéndonos en fondos no menores de 10 brazas, en demanda del Río de la Plata.



Cañonera «General Rivera» en los mares del Sur

CAPÍTULO XII

Conferencias y publicaciones

SUMARIO: — Los tiempos heroicos. — Expedición de guerra al Río Uruguay. — Conferencia del Alférez de Navío F. P. Miranda. — Nuestra Escuadra. — El puerto de la Coronilla. — Salvamento de náufragos. — Reglamentación de la Marina Nacional. — Un tribunal necesario. — Nuestra Marina. — Fondeadero en la rada. — El uniforme de Marina. — Aspiraciones nacionales. — Mi última palabra.

LOS TIEMPOS HEROICOS

EXPEDICIÓN DE GUERRA AL RÍO URUGUAY EN 1845

COMBATE DE SAN ANTONIO

Antecedentes. — Captura de la Escuadra del tirano Rosas por la intervención franco-inglesa. — El Gobierno de Montevideo toma la ofensiva. — Ataque á la Colonia y toma de posesión por los Coroneles Batlle y Garibaldi. — Rendición de Martín García á Garibaldi. — Sorpresa á Gualeguaychú y prisión de sus autoridades. — Las islas de Yaguarí y Vizcaíno. — El Rincón de las Gallinas — Combate de la expedición con las baterías de Paysandú. — Combate en el Hervidero. — Toma del Salto. — Glorioso combate de San Antonio. — Honores á los combatientes.

I

Pasados los años 1843 y 44, del sitio llamado Grande, el peligro había pasado para la Plaza de Montevideo.

La Defensa había impuesto al invasor, y además la alianza franco-inglesa con su escuadra contra el tirano Rosas, prestaba su apoyo moral, y en algunos casos material.

El 4 de Agosto de 1845 fué apresada la escuadra de Rosas por las fuerzas navales de aquellas dos potencias, quedando prisionera sin tirar un tiro de resistencia.

El Almirante Brown, sus jefes, oficiales y tripulaciones fueron conducidos á Buenos Aires, con todos los honores, á bordo de buques franceses. Fué aquél el gran acontecimiento de la época.

Se comentó mucho que, dada la bizarría, valor y antecedentes del Almirante Brown, no contestase al fuego que le dirigió alguno de los buques franceses, el *Dassas*, prefiriendo abatir el pabellón y rendirse sin combatir; pero, como decía el General César Díaz, « es un gran peligro defender á un tirano en el campo de batalla. »

Es verdad que el héroe del Juncal, el valiente de la guerra de la Independencia, dió por causa, en su parte oficial al Ministro de Negocios Extranjeros de Rosas, « que la resistencia sólo produciría el sacrificio de vidas inocentes. »

Estos inocentes eran los mismos que antes habían atacado y cañoneado con furor, durante dos días, prevalidos de su poder, pues contaban con siete buques de guerra, á Garibaldi en el Paraná, en Punta Brava, cuando con dos buques orientales armados con diez y ocho cañones y dos colisas en todo, y un transporte, llevaba éste auxilios á Corrientes.

Garibaldi en aquella ocasión combatió con el valor de siempre, y después de haber agotado sus municiones y hecho uso de las cadenas del anclaje, rotas en pedazos para cargar sus cañones, incendió sus buques, y con sus heridos llegó á Corrientes por tierra, dejando al bravo Almirante contemplar su hazaña.

En 1845, la escuadra de Rosas frente á Montevideo se componía de cinco buques superiores y algunos otros pequeños.

Los principales eran: bergantín *San Martín*, corbeta *25 de Mayo*, bergantín *General Echagüe*, bergantín *Maipú* y bergantín *9 de Julio*, con 80 cañones en todo, más ó menos.

La escuadra franco-inglesa que capturó á la de Rosas, se componía de seis buques de mayor importancia que ésta y mejor armados, á saber:

Corbetas inglesas *Cadmus*, *Curaçao* y *Satélite*: fragata francesa *Africana*, bergantín francés *Dassas* y fragata francesa *Aigle*, con 120 cañones.

Los Almirantes inglés y francés comunicaron al Almirante Brown que, por orden de los Plenipotenciarios de sus respectivas naciones, quedaba detenida la escuadra del tirano.

No habiéndosele comunicado por escrito la orden al Almirante Brown, creyó éste que debía hacerse á la vela, pero los buques ingleses y franceses se lo impidieron cañoneándolo.

El *San Martín* recibió una bala por la cara de popa, según la expresión del Almirante, y quedó sin respuesta [1].

En seguida los ingleses y franceses se posesionaron de los buques de Rosas, marinándolos.

Este suceso, de suma importancia para la causa de Montevideo, ocurrió, como queda dicho, en los primeros días de Agosto de 1845.

La escuadra del tirano había hostilizado á Montevideo con el bloqueo que ejercía, y había lanzado balas sobre las fortificaciones de la isla Libertad, de donde había sido rechazada.

No había hecho fuego sobre la plaza, porque los buques extranjeros no se lo hubieran permitido.

Á propósito de este suceso, muchos han creído, y otros han aparentado creer, que la Inglaterra y la Francia se mezclaban en nuestros asuntos del Plata simplemente porque simpatizaban con la causa que se defendía en Montevideo, sin tener en cuenta que así también respondían á sus propios intereses.

La política del tirano Rosas en el Plata era de aquellas que colocan á los Gobiernos que así proceden, fuera de la ley de las naciones. Rosas pretendía que el Río de la Plata no debía estar abierto á todas las banderas y al comercio del mundo, por considerar que pertenecía exclusivamente á la República Argentina [2].

(1) Parte oficial de Brown.

(2) Calvo: *Derecho de propiedad y dominio.*

Pensaba en su ignorancia ó en su maldad, que los ríos Paraná y Uruguay eran de su dominio exclusivo, por bañar costas argentinas en parte.

No quería someterse á la regla general consagrada por el derecho de gentes y establecida por el congreso de Viena para la navegación entre pueblos civilizados. Fué necesario hacerle comprender de modo que no le quedase duda, esto es, á cañonazos. La captura de la escuadra del tirano, cuyo hecho libertó al Río de la Plata, y el combate de Obligado, así como la toma de Martín García y la de la Colonia, ejecutados más tarde por tropas de la Defensa, abrieron los ríos Paraná y Uruguay á la navegación libre.

II

Este triunfo sobre los sitiadores, permitió al Gobierno de la Defensa de Montevideo pasar de la defensiva á la ofensiva, resolviendo el bloqueo de todos los puertos del litoral ocupados por autoridades de Rosas y de Oribe.

Una expedición naval con tropas de desembarco, sale de Montevideo y toma posesión de la Colonia y de la isla de Martín García. Las tropas se componían de 500 hombres en todo: 400 de infantería y 100 de caballería desmontada.

Los Coroneles Batlle y Garibaldi atacan el 31 de Agosto la ciudad de la Colonia, quedando de jefe en ella el primero, valiente oficial superior, con 200 guar-

dias nacionales; siguiendo el segundo su marcha con el resto, pues era el jefe de la expedición.

El combate de la Colonia tuvo su importancia y se experimentaron algunas pérdidas: entre los heridos de la Legión se encontraba el Teniente Ventura Rodríguez [1], hoy General.

El 5 de Septiembre, Garibaldi intima al jefe de la isla de Martín García se rinda á discreción, y con la negativa de éste, toma sus medidas para rendirla por asalto.

El jefe de Rosas, un señor Rodríguez, rinde la isla, saliendo con los honores de la guerra.

Garibaldi enarbola en ella la bandera oriental, dejando una pequeña guarnición, y continúa su viaje al Río Uruguay, á restablecer el dominio de las autoridades del Gobierno Nacional de Montevideo.

La flotilla oriental, con el segundo jefe de Garibaldi, el bravo Anzani, de vanguardia, va sometiendo á los enemigos que se encuentran en las islas del litoral de Mercedes y Fray-Bentos, y expediciona á Gualeguaychú (Entre-Ríos).

Garibaldi con sus legionarios entra en esa población rica y floreciente, aprisiona al comandante de la plaza, Teniente Coronel Villagra, y á sus guardias y soldados, en la misma Comandancia, así como á las demás autoridades; obtiene caballos, ropa, armas y comestibles, por iniciativa voluntaria del comercio y de los vecinos; derrota á la caballería que viene en auxilio

(1) Comunicación de Garibaldi.

del pueblo, y después de ese acto valeroso y audaz, se reembarca y regresa á las islas de la costa oriental, poniendo antes en libertad á sus prisioneros, que se manifestaron muy complacidos por el momento.

No derramó una gota de sangre, y los vecinos de Gualeguaychú quedaron admirados de la benevolencia del vencedor y del orden observado por la tropa: verdad es que no esperaban tanta generosidad. Con ese motivo le pasaron una comunicación los principales del pueblo.

Admira la felicidad con que fué llevada á cabo esa operación sobre Gualeguaychú.

El riachuelo de entrada tiene algunas millas de largo; su ancho será de cien metros más ó menos.

En la *boca* se encontraba una ballenera de guerra guardando la entrada; este buquecito fué tomado en silencio, deslizándose la escuadrilla hacia el puerto como fantasmas en medio de las sombras de la noche.

La navegación del riachuelo era muy difícil en aquella época, pues como era insignificante, el curso del canal se encontraba obstruído generalmente por gruesos camalotes y árboles arrancados de raíz por las crecientes.

Casi toda la noche ocupó la escuadrilla en salvar esos obstáculos; á las tres de la mañana echó el ancla en el puerto, y una hora después estaban en poder de Garibaldi la policía, el jefe y la guarnición [1].

Cuando el General Urquiza supo el hecho con todos

(1) Referencia de un testigo ocular.

sus detalles, bramó de coraje; hizo responsables á las infelices autoridades de Gualeguaychú del suceso de Garibaldi; juró que éste caería en sus manos, prometiendo una venganza ejemplar; pero el hecho no tenía remedio: estaba consumado, y no había sino que proveerse de paciencia.

Urquiza, teniente de Rosas, había invadido la República Oriental en protección de Oribe, con 4,000 entrerrianos; había dado combates, derramado sangre y vivido sobre el país dos años, sin miramientos, y por consecuencia, la agresión de Garibaldi á Entre-Ríos con la bandera oriental era legítima.

La flotilla continuó su viaje por el Río Uruguay; hostilizó á los pueblos del litoral, sosteniendo combates peligrosos como el librado con las baterías de Paysandú, y con alguna pérdida de hombres fué á hacer alto en el *Hervidero,* paraje intermediario entre el Salto y Paysandú, después de haber hecho algunas presas importantes.

Fué una novedad para los moradores de ambas orillas del Uruguay, ver una escuadrilla compuesta de 12 á 15 velas, surcando majestuosamente el gran río, en cuyas transparentes aguas se reflejaban los barcos y sus arboladuras, haciendo resonar sus cañones.

La navegación había sido sumamente pintoresca; la vegetación en las dos riberas era frondosa; los árboles, con sus inmensas copas, esperaban el hacha del carbonero, del leñador que los abatiese. Las islas, los bosques, parecían como en su estado primitivo.

Las de Yaguarí, Vizcaíno, y otras menores, hacían

el efecto de un plantío lleno de hojas verdes y de flores, hundido en las aguas cristalinas y susurrantes del río.

El Rincón de las Gallinas, hermosa pradera en forma de herradura, cruzada por arroyos y flanqueada por el Río Uruguay y por el Río Negro, y envuelta por el bosque que se agitaba á impulso del viento, ofrecía un bello panorama á los ojos de los expedicionarios, admirados de la riqueza de una vegetación lujuriosa, de su arbolado, de sus ríos, y de su completa soledad. Acaso algún potro salvaje huyendo espantado, con la cola en forma de plumero y las crines tendidas al viento, resoplando con fuerza, cruzaba la pradera.

Algunos *matreros* asilados en el bosque, separados del contacto de los demás hombres, y huyendo de sus enemigos, viviendo miserablemente de lo que la naturaleza ofrecía, con sus ropas hechas girones y los pies sangrando.

Luego de desembarcar en el Rincón, Garibaldi envió una guerrilla á explorar, al mando de un valiente oficial, el Teniente Gallegos, oriental.

Internándose, en breve vió aparecer en una colina inmediata un jinete en un caballo tordillo; venía armado de lanza y tercerola: era un *bombero* [1] de raza indígena, con el cabello que le caía á la espalda, llevando en lugar de sombrero una gorra de manga como los soldados de Rosas.

(1) Descubridor, explorador de avanzada.

Se aproximaba el jinete al tranco de su caballo, y cuando estuvo á tiro hizo un disparo. La bala pasó silbando por sobre la cabeza del teniente; en seguida se le contestó con varios disparos, sin herirlo.

El soldado empezó á retirarse imperturbable, al paso, haciendo sus tiros con poca fortuna, y volviendo á cargar su carabina.

Por su parte, la guerrilla redoblaba sus disparos sin lograr ofender al jinete.

El Teniente Gallegos, que era un hombre joven, de grande energía y valor, dió orden á sus soldados, infantes, de que hiciesen alto; picó su caballo y partió al encuentro del hombre, sin más arma que su sable.

El soldado dió el frente tranquilamente, y colocando su carabina á la espalda, empuñó la lanza y esperó al oficial que se aproximaba al galope de su caballo.

Los dos se llevaron la carga con furor: el soldado erró su golpe de lanza, destrozando parte del uniforme al teniente.

Éste, más previsor, tomó el lado derecho del soldado, paró ó desvió con su sable la lanzada, y antes que pudiera repetirla, le hundió el sable en la garganta.

El *bombero* abrió los brazos y cayó de espaldas sobre la grupa de su caballo; éste partió al trote, cayendo su jinete para no levantarse más.

Este golpe de espada del Teniente Gallegos fué muy celebrado. Esa misma noche sorprendió ese valiente oficial la guardia á que pertenecía el soldado muerto, que se componía de 20 hombres: perecieron los más, tomándose algunos prisioneros.

III

Allá en el Hervidero desembarcó Garibaldi con 200 legionarios, levantando obras de defensa, por si eran atacados. Los de caballería tomaron caballos y marcharon por tierra.

El Río Uruguay en esa parte es sumamente estrecho, y de Entre-Ríos podían muy bien los tenientes de Urquiza dirigir una expedición en su contra.

Como estaba previsto, sucedió: los jefes orientales al servicio de Rosas y de Oribe, con un gran número de fuerzas, intentaron tomar el Hervidero, pero la resistencia fué enérgica y la operación fracasó.

Á Anzani, segundo de Garibaldi, le cupo el honor del combate, porque éste estaba ausente, á inmediaciones del Salto, en operaciones de guerra, de acuerdo con el Coronel Mundell, inglés de origen, pero valiente caudillo oriental al servicio de la buena causa.

A la aproximación de la expedición de Montevi deo al mando de Garibaldi, el Coronel Lavalleja abandonó la ciudad del Salto.

La escuadrilla oriental echó el ancla en el puerto y la expedición desembarcó, posesionándose de dicha ciudad.

Como se ve, la marcha de la expedición había sido triunfal; perfectamente dirigida por Garibaldi, el suceso era completo: todo el Río Uruguay, libre de enemigos; la bandera que se enarbolaba en Montevi-

deo, se izaba también en la Colonia, en Martín García y en el Salto, dominando el litoral.

Sin perder tiempo, Garibaldi y Mundell combinan una operación sobre Lavalleja, que estaba acampado en la costa de un arroyo denominado Itapebí.

Salen de la plaza, de noche y en el mayor silencio, 200 infantes y 100 hombres de caballería; al aclarar el día caen sobre Lavalleja, y después de un combate tenaz y mortífero, lo derrotan, tomando prisionera la infantería, caballos, armas, etc.; regresando al Salto victoriosos.

IV

El bravo Anzani se preocupó de hacer obras de defensa en el Salto: levantó una batería y la artilló con cañones de á bordo.

Días más tarde apareció la vanguardia del ejército de Urquiza, que se retiraba á Entre-Ríos después de haber derrotado en India Muerta al General Rivera.

Sitió el Salto, creyendo rendir á Garibaldi y sus defensores, y aprisionar á la escuadrilla, que anunciaba sería suya.

Se libraron combates sangrientos, pero sin resultado para las tropas de Urquiza, que después de 16 días abandonó la empresa y se trasladó á su Provincia, donde sucesos políticos urgentes lo llamaban, por el movimiento de los correntinos, que, al mando del

General Paz, se organizaban para una campaña ofensiva sobre Entre-Ríos.

Abandonada la lucha por Urquiza, las divisiones de caballería que quedaban en observación frente al Salto, al mando de jefes Oribistas, eran impotentes para resistir á las salidas de la guarnición de la ciudad del Salto, que siempre que lo deseaba salía, recorría varios kilómetros, tomaba haciendas y caballos, y batía á los que se le oponían.

El Río Uruguay, frente al Salto, será de una extensión de 500 metros, estando *en caja*, esto es, sin avenidas ni crecientes; lo que dió lugar al siguiente episodio:

En la costa de Entre-Ríos, algunos soldados de Urquiza se encontraban en observación y custodiaban una hermosa caballada.

El Coronel Báez, oriental, propuso á Garibaldi posesionarse de aquel número de caballos tan codiciados, pasando á nado y á caballo de sorpresa 50 hombres, apoyados por una compañía de infantería en botes, que se aproximarían á la costa argentina.

La operación era tentadora, pero ofrecía peligros serios. Así mismo se preparó con el mayor silencio y reserva, y á las doce de un día sumamente caluroso, se lanzaron al río los soldados milicianos de Báez más animosos, pasando con suma rapidez á nado el Uruguay, apoyados en sus caballos y protegidos por las lanchas con infantería.

La sorpresa tuvo éxito. Los soldados de á caballo de Báez, que iban desnudos, llevando por toda arma su sable, una vez en territorio entrerriano se dividieron en dos pelotones: el primero para contener á los guardianes de los caballos, y el otro para reunir éstos y conducirlos al río.

En dos horas quedó hecha la operación. Los entrerrianos no hicieron casi resistencia, porque no estaban preparados ni preveían aquella sorpresa. Además, los infantes de los botes los imponían.

Este episodio muy singular, por cierto, y sólo posible con los hombres de la campaña americana, por su destreza en manejar el caballo en el campo como en los arroyos y en los ríos, nos recuerda aquella hazaña del General Páez, colombiano, en la guerra de la Independencia, que se propuso tomar en el río Apure los lanchones de las autoridades españolas que vigilaban la costa con milicianos de caballería, llevándola á cabo con sin igual fortuna, pues los hizo abordar por jinetes armados de lanza.

Las tripulaciones hicieron fuego al principio; pero al verse abordadas, abandonaron las chalupas, arrojándose al río, posesionándose de ellas los jinetes. Esta acción fué muy celebrada por Bolívar, que estaba presente, y la historia le consagra una página. Bolívar decía: « Si no lo hubiese visto, no lo creyera. »

V

COMBATE DE SAN ANTONIO

Muchos y variados fueron los combates librados por Garibaldi en los alrededores del Salto; pero hay uno que será inmortal por la resonancia que tuvo en el Plata y las recompensas á que se hicieron acreedores la legión italiana y los orientales que combatieron allí.

Éste fué el célebre combate de San Antonio, que lleva este nombre por ser el del pequeño río ó arroyo en cuyas proximidades tuvo lugar.

Era el 8 de Febrero de 1846. Garibaldi, de acuerdo con el Coronel Báez, hizo una salida, llevando 200 infantes de la legión y 100 hombres de caballería. En el Salto quedó Anzani con el resto de las fuerzas. Tenían por objeto principal recibir al General Medina, nombrado jefe superior, que venía del Brasil.

En breve apareció alguna caballería enemiga, que fué engrosando sus columnas sin que lo advirtiese Garibaldi, que marchaba siempre adelante y tenía el mando en jefe.

Montaba Garibaldi un magnífico caballo oscuro.

La camiseta punzó del héroe y su actitud guerrera lo señalaban á sus enemigos. Enrique IV, el Bearnés, decía á sus guerreros: « Seguid mi penacho blanco. » Garibaldi también decía á sus oficiales y soldados, lle-

vándose la mano al ala de su sombrero de fieltro y descubriéndose la frente, — acción que le era habitual: — « *Avanti! avanti!* »

La campaña oriental en el Departamento del Salto es bastante desigual: colinas, quebradas, ríos, arroyos y corrientes de aguas más ó menos caudalosas, cerros y terrenos pedregosos y ásperos; de modo que cualquier fuerza numerosa puede con facilidad ocultar sus movimientos.

Los enemigos, los unos procedentes de Paysandú, y los otros de varios campamentos, se habían reunido sigilosamente á inmediaciones del Salto con el objeto de llevar á cabo una sorpresa eficaz sobre la guarnición.

Distanciada del pueblo la columna de Garibaldi y Báez, se vió desde luego cercada por fuerzas numerosas.

La infantería de Garibaldi, en la imposibilidad de retirarse, se apoyó en una casa vieja de campaña destruída, una tapera abandonada por sus moradores. La caballería de Báez, después de algunas cargas felices, se dispersó en su mayor parte, por ser muy inferior en número, sin que su jefe pudiese detenerla; llegó al Salto y dió la alarma.

Mientras tanto, Garibaldi tomó sus disposiciones para pelear hasta morir, porque no podía esperar auxilios de Anzani, que guardaba el Salto, y que tenía órdenes terminantes de su jefe superior de no abandonarlo en ningún caso; la orden era de hacer saltar la fortaleza antes que rendirse.

Las fuerzas enemigas se componían de mil jinetes,

armados de tercerola, lanza y sable, y trescientos infantes.

Un general de cierta notoriedad los mandaba, don Servando Gómez.

La pelea empezó por guerrillas, y luego por el ataque de la infantería Oribista, que fué rechazada y cargada á la bayoneta por los soldados de la Legión. Terminadas las municiones de ésta, se valieron de las que contenían las cartucheras de los infantes enemigos muertos.

Derrotada la infantería enemiga, el General Gómez la rehizo, bajo la proteccion de un cuerpo de dragones que desmontó y que mandaba el Coronel Hidalgo.

Volvieron á la carga, pero inútilmente: los legionarios habían jurado con su jefe morir antes que rendirse.

Considerándose impotente Gómez para vencer, con sus tropas acobardadas por el número de muertos que cubrían el terreno, y agotadas casi sus municiones, envió parlamentarios, uno tras otro; pero Garibaldi ordenaba saliesen los mejores tiradores, y hacía *seguir el fuego hasta que fugaba el embajador* (1).

La pelea había durado horas; la Legión tenía muchas bajas, heridos los más: se encontraba en medio *de una barricada de cadáveres* (2). Eran las 9 p. m. De todos los oficiales de la Legión, sólo dos no habían sido heridos. Garibaldi hizo levantar á caballo ó en brazos los heridos que no podían valerse, auxiliando á

(1) Memorias de Garibaldi.

(2) Ídem, ídem.

los que estaban en condición de marchar; recogió las armas y desfiló por la quebrada, en dirección al monte del Río Uruguay.

Marchaba en forma de cuadro irregular y como escoltado por la caballería enemiga, que se aproximaba lo bastante para poder hacerles fuego.

Á los lanceros más atrevidos se les cargaba á bayonetazos. Cuando la persecución era tenaz, hacía frente la columna, los detenía con una descarga, y volvía á emprender la marcha.

Tres horas mortales emplearon para llegar al bosque. Una vez allí, se consideraron seguros y descansaron lo indispensable para volver á emprender la marcha hacia el Salto.

Cubrió con tiradores Garibaldi su flanco izquierdo, y á las doce y media apretaba la mano de Anzani, que lo esperaba á la entrada de la ciudad.

Los enemigos le habían intimado á Anzani que entregase el Salto, diciendo que Garibaldi había muerto y sus soldados estaban prisioneros; mas aquél contestó noblemente á los mensajeros:

« *Si Garibaldi está muerto, nosotros iremos á reunirnos con él;* » y á la vez les mostraba la mecha con que haría saltar la Santabárbara. Los enviados no volvieron más. Al día siguiente todos los cuidados de Garibaldi fueron para los heridos. La población se unió al mismo objeto, y aquellos valientes caídos bajo el plomo del enemigo, fueron atendidos como merecían.

Entre los vencedores en San Antonio había muchos

orientales, porque la Legión admitía valientes, aunque no fuesen italianos. Además, al empezar la pelea, 30 hombres de caballería al mando del Comandante Manuel Caraballo, hoy General, que estaba herido en la casa, se desmontaron y pelearon toda la jornada.

El General Gómez, después de su fracaso, se retiró á Paysandú, dejando sobre el campo sus muertos sin sepultura.

Garibaldi visitó en seguida el lugar de la lucha, mandó abrir zanjas, y unidos en la muerte unos y otros combatientes, recibieron piadosa inhumación. Una tosca cruz señala al viajero el campo de aquella pelea heroica, con esta inscripción modesta:

LEGIÓN ITALIANA

Marina y Caballería Oriental

8 de Febrero de 1846

De los 220 hombres que combatieron en San Antonio, 30 fueron muertos y 53 heridos: total, 83.

El Gobierno de Montevideo, al saber la noticia, dictó varios decretos. El primero elevando á la categoría de General al Coronel Garibaldi, cuya promoción éste declinó, lo mismo que la de sus oficiales, dando por razón que sus servicios y los de sus compatriotas eran desinteresados y espontáneos, por los nobles principios que representaba la causa que se defendía, y no precisaban compensación alguna, asegurando que procederían de igual modo hasta el fin de la lucha.

Transcribimos á continuación algunos documentos de la referencia:

DECRETO

Montevideo, Febrero 25 de 1846.

Deseando el Gobierno demostrar la gratitud de la patria á los valientes que han combatido con tanto heroísmo en los campos de San Antonio, el 8 del presente; oído el Consejo de Estado, acuerda y decreta:

1.° El señor General Garibaldi, y todos los que le acompañaron en esa gloriosa jornada, han merecido bien de la República.

2.° En la bandera de la Legión italiana se inscribirán con letras de oro, sobre la parte superior del Vesubio, estas palabras: *Hazaña del 8 de Febrero de 1846, realizada por la Legión Italiana á las órdenes de Garibaldi.*

3.° Los nombres de los que combatieron ese día, después de la separación de la caballería, serán inscritos en un cuadro que se colocará en la Casa de Gobierno frente á las armas nacionales, encabezando la lista los que allí murieron.

4.° Las familias de éstos que tengan opción á pensión, la disfrutarán doble.

5.° Se acuerda á los que se hallaron en el combate después que la caballería fué separada, un escudo que usarán en el brazo izquierdo, con esta inscripción en una orla de laurel: *Invencibles, combatieron el 8 de Febrero de 1846.*

6.° Mientras otro cuerpo del ejército no se ilustre con un hecho de armas semejante, la Legión Italiana tendrá en la formación la derecha de nuestra infantería.

7.° Este Decreto se pasará en copia autorizada á la Legión Italiana y se repartirá en la Orden General siempre en el aniversario de este combate.

8.° El Ministerio de la Guerra queda encargado de la ejecución y parte reglamentaria de este Decreto, que se someterá á la Asamblea de Notables, se publicará é insertará en el R. N.

SUÁREZ.
SANTIAGO VÁZQUEZ.
FRANCISCO J. MUÑOZ.
JOSÉ DE BÉJAR.

Salto, Marzo 4 de 1846.

Excmo. señor:

Como Jefe de la Marina Nacional,—honroso puesto en que el Superior Gobierno ha tenido á bien colocarme,— no he hecho nada que merezca la promoción á Coronel Mayor. Como Jefe de la Legión Italiana, lo que puedo haber merecido de recompensas, lo dedico á los mutilados y á las familias de los muertos de la misma. No sólo los beneficios, los honores también me pesarían sobre el alma, comprados con tanta sangre de italianos.

Yo no tenía aspiraciones cuando comentaba el entusiasmo de mis compatriotas á favor de un pueblo; desmentiría hoy si aceptase las distinciones que la

generosidad del Gobierno quiere otorgarme. La Legión me ha encontrado Coronel del ejército, como tal me aceptó á su frente, y como tal dejaré la Legión cuando hayamos cumplido con los votos que hicimos al Pueblo Oriental.

Lo que quepa á la Legión de fatigas, de glorias y de reveses, tengo esperanza de dividirlo hasta el último.

Doy repetidas gracias al Superior Gobierno, y no acepto mi promoción del Decreto del 16 de Febrero.

La Legión entera acepta con gratitud la sublime distinción que el Superior Gobierno decretó el 1.° de Marzo. Una sola cosa pido yo, mis oficiales y la Legión, y es la siguiente: Que del modo que ha sido espontáneo é independiente el arreglo económico, formaciones y promociones del cuerpo desde el principio, se continúe de la misma forma, y de consiguiente pedimos á V. E. tenga á bien anular las promociones especificadas en el Decreto de 16 de Febrero, relativo á los individuos que pertenecen á la Legión.

Dios guarde á V. E. muchos años.

José Garibaldi.

Esta prueba de abnegación y de desprendimiento del héroe italiano, no era la primera: repetidas pruebas de su generoso proceder había dado ya á la Defensa de Montevideo.

Cuando la Legión se manifestaba descontenta por las raciones, el calzado ó el uniforme, era Garibaldi el

primero que aparecía ante sus soldados calzando la alpargata rechazada, vistiendo el uniforme no aceptado por ellos y alimentándose con el mismo rancho del cuartel; de manera que la Legión, á su vez y con su ejemplo, sumisa y templada como el acero, marchaba unida y entusiasta en demanda del enemigo.

Á mediados de 1846, el Gobierno de Montevideo dió orden á Garibaldi de que regresase del Salto; lo que efectuó con sus soldados, volviendo á tomar su puesto de guerra en la línea hasta su partida á Italia, en donde le estaba reservado llevar á cabo los grandes hechos que consigna la historia, en la lucha por la unidad de su patria.

Los errores del General Rivera en campaña repercutieron en el Salto, y éste fué tomado por el General Servando Gómez después, á causa de haber muerto su defensor el valiente Coronel Blanco, al que una bala de cañón le llevó la cabeza.

VI

No hemos podido obtener la lista oficial de los combatientes en la expedición hasta San Antonio, pero ya lo hemos dicho, no todos eran italianos: había muchos orientales que merecieron la medalla del honor militar que se les acordó.

Garibaldi menciona en sus memorias á los Coroneles Báez, Centurión y García, á los Comandantes Vi-

llegas y Juan de la Cruz Ledesma y á los Mayores Manuel Caraballo y Fausto Aguilar.

El nombre de estos valientes americanos, analfabetos, rudos, si se quiere, algunos de ellos, cuadra bien, por sus relevantes cualidades, al lado del nombre del héroe italiano, Defensor de Roma y Conquistador de las Dos Sicilias, Defensor de la Libertad en Europa y en América.

Él no los ha olvidado al contar sus grandes hechos á la posteridad: mucho menos debemos olvidarlos nosotros.

JUAN L. CUESTAS.

1897.—«Páginas Sueltas».

NOTA.—Según el distinguido autor de «Páginas Sueltas», al tirano Rosas hubo que hacerle entender á fuerza de cañonazos la conveniencia de abrir los ríos Uruguay y Paraná á la navegación; es menester tener esto muy presente, pues no sería nada extraño que de la misma manera nos quieran hacer entender á nosotros la necesidad de introducir mejoras para la navegación, en beneficio del comercio, la humanidad, el progreso y la civilización, y muy especialmente en esta época en que la potente voz del cañón está tan de moda.

J. V. BAYLEY.

Diciembre de 1900.

CONFERENCIA DEL TENIENTE MIRANDA

Anoche tuvo lugar, en los salones del Estado Mayor de Marina, la conferencia anunciada, del Teniente de Marina Francisco P. Miranda, que versó sobre la «Influencia de la Marina en el porvenir del país».

Al acto asistió buen número de militares, que oyeron con atención las interesantes conclusiones que formuló el conferenciante; conferencia que publicaremos luego.

Por hoy nos limitamos á reproducir el discurso de apertura, pronunciado por el Jefe de la Escuadra, Comandante Jorge V. Bayley.

Señores:

Quizá el menos autorizado para tomar la palabra en este recinto, por carecer de las dotes necesarias para ello, lo hago confiado en la benevolencia de los presentes y con el único fin de aclarar las dudas que pudieran haber creado las apreciaciones que se hicieron en nuestro Parlamento, referentes á la instrucción de nuestros oficiales de marina.

Afortunadamente, los que formularon tan injustas apreciaciones fueron tan sólo dos ó tres de los miembros del H. Cuerpo Legislativo, que se distinguen, tanto por sus notables dotes oratorias, como por el carácter oposicionista é intransigente de sus actos; y nuestro

ilustrado señor Ministro de Guerra y Marina, que se encontraba presente, así como varios señores Diputados, las desvirtuaron en parte con su elocuente y autorizada palabra.

Deseo aprovechar esta oportunidad para, con acopio de datos, desvirtuarlas completamente, haciendo así un acto de justicia á mis estimados compañeros de armas.

En plena Cámara se dijo que no teníamos un solo marino en nuestra Escuadra, sin darse cuenta, probablemente, de que las crónicas parlamentarias son leídas con avidez en el extranjero, y que nosotros, con más ó menos instrucción, somos los que representamos en nuestras aguas jurisdiccionales, y fuera de ellas, el glorioso pabellón de nuestra patria; sin considerar tampoco nuestros largos años de servicios prestados al país con la mejor buena voluntad, tratando de desempeñar nuestro cometido con altura, hasta el punto de haber causado nuestros buques admiración á distinguidos marinos extranjeros, no por el poder material de ellos, sino por la corrección y severa disciplina de sus tripulantes.

Sin embargo, señores, esos honorables Diputados que sin piedad humillaron nuestro honroso uniforme, no fueron capaces, ni se tomaron la molestia, como era su deber, de averiguar la causa por qué no teníamos marinos, ni tampoco por qué motivo se sostenía una escuadra sin ellos; pues si así lo hubieran hecho, pronto se habrían dado cuenta de que marinos no nos faltan, pero sí nos falta la Escuela Naval que tanto

tiempo ha venimos solicitando; y podían entonces haber presentado un proyecto de ley creándola y votando los fondos para su fundación y sostenimiento; proyecto que, seguramente, hubiera sido votado por unanimidad, dada la sensatez y patriotismo que predomina en el seno de las honorables Cámaras.

Si hubieran procedido de tan acertada manera, soportaríamos con resignación sus duras é injustas apreciaciones, y sin la menor palabra de protesta, porque hubiéramos visto realizado uno de nuestros ideales.

Ahora pasaré á demostrar que los honorables Diputados que atacaron tan duramente á nuestra corporación, hablaron sin conocimiento de causa y con extremada ligereza. No, no estamos tan atrasados como equivocadamente se suponía. Si bien es cierto que nos hemos formado en la ruda escuela de la práctica, éste no es un motivo para que dejemos de poseer, sino todos, los más necesarios conocimientos que debe tener un marino militar. No poseemos los perfectos conocimientos que se adquieren en una Escuela Naval, como serían nuestros deseos, no por falta de voluntad, sino debido á las épocas anormales en que hemos actuado, y por otra parte, debido también á la inexplicable negligencia de los gobiernos, que para nada se han preocupado de nuestra defensa marítima, á pesar de ser por el mar por donde es fácilmente vulnerable nuestro país y por donde sería atacado si algún día llegara á verse envuelto en un conflicto internacional.

Pero la falta de educación naval gratuita, como

existe en todas las naciones marítimas, no ha sido un obstáculo para que privadamente y valiéndonos de los medios á nuestro alcance, hayamos podido adquirir conocimientos que nadie tiene el derecho de negarnos.

Por otra parte, se debe tener presente que los que hemos abrazado la honrosa carrera de las armas, en un país como el nuestro, donde son tan mal remunerados los empleos militares, y en el cual la marina hasta el presente no ofrece aliciente ni porvenir alguno, debido á que sólo contamos con tres buques de escasa importancia y sin el más mínimo *confort* para sus tripulaciones, pudiendo conseguir un empleo civil bien rentado y de poco trabajo, como son en general casi todos ellos, en los que la piel no se tuesta con el continuo azote del sol y del viento, donde la vista no se cansa y gasta durante las tenebrosas noches de tempestad, en las que el marino luchando con los desencadenados elementos recorre sin cesar el horizonte hasta divisar el faro que ha de indicarle la seguridad de su derrotero, envejeciendo y acortando de esta manera su existencia.

Indudablemente, es necesario haber padecido de la neurosis del mar, para dedicarse á una carrera tan honrosa, pero tan ingrata.

Y, habiendo tenido tanta vocación por ella, ¿no es por ventura posible que hayamos podido, por nuestros propios esfuerzos, adquirir los conocimientos que se requieren para pilotear un buque, y también para conducirlo con honor al combate?

Pues bien, señores, debo manifestar que contamos entre nuestros jefes y oficiales, marinos, por quienes se debe tener, no sólo consideraciones y respeto, sino hasta admiración; que se han formado solos, dedicando al estudio las escasas horas que el servicio cotidiano de á bordo les permitía emplear para el reposo, y que si bien no podrían rendir un brillante examen, sabrían desempeñar debidamente su cometido, defender con honor el pabellón de la patria y sucumbir, si fuera necesario, en el cumplimiento de su deber.

La marina de guerra argentina, hasta hace pocos años sólo contaba con marinos prácticos y no de escuela, y actualmente que tiene un poderoso material de guerra y jefes y oficiales teóricos, los principales puestos de la armada están confiados á marinos prácticos, pero que sabrán poner á raya al primer adversario que ose desafiar su valor y patriotismo, por más teórico que él sea. Y hasta la fecha á ningún argentino se le ha pasado por la mente decir que los capitanes de navío Edelmiro Correa y Atilio Barilari, jefes, respectivamente, de la 1.ª y 2.ª división de la escuadra de mar, como muchos otros que se encuentran en iguales condiciones, no sean marinos, por el hecho de no proceder de escuela; por el contrario, son tratados con toda la consideración y respeto que por sus elevados puestos como por sus méritos personales merecen.

Las Comisiones que han sido nombradas para vigilar la construcción de sus buques en Europa, fueron siempre presididas por marinos prácticos, y los nombres

de Cordero, Uturbey, Solier, O'Connor, Blanco, Rivadavia y otros, son bien conocidos y apreciados en los arsenales europeos, y salían de su país precedidos de fama de eminentes técnicos, debido á sus propios esfuerzos y al patriotismo de sus conciudadanos, sin distinción de partidos, que trataban de prestigiarlos ante el extranjero y estimularlos al fiel cumplimiento de su cometido, en vez de ridiculizarlos, como ha sucedido con nosotros, nada menos que en nuestro Parlamento.

Un rasgo típico del patriotismo, generosidad y grandeza de alma de los hijos de esa gran República (que debe servirnos de ejemplo), fué sin duda alguna cuando el desastroso naufragio de la torpedera *Rosales;* naufragio que por los misterios que lo rodearon y por la forma irregular en que se efectuó el salvamento de sus tripulantes, no tiene precedente en los anales de la historia de la marina de guerra.

Sin embargo, allí nadie juzgó tan lamentable suceso en la forma que debiera haberse juzgado desde un principio, no porque el ilustrado pueblo argentino no se diera cuenta desde el primer momento de la gravedad del hecho, pero sí porque el patriotismo exigía observar tan levantada actitud.

Recibieron á los sobrevivientes del naufragio con los honores y laureles de la victoria, levantaron una suscripción popular para la adquisición de otro buque del mismo tipo y mejores condiciones, la que fué inmediatamente cubierta, y lo mandaron construir, bautizándolo con el simbólico nombre de *Patria,* sal-

vando así las apariencias y evitando el naufragio del honor de su gloriosa marina militar.

¿Qué nos hubiera sucedido á nosotros en semejante caso, dado nuestro egoísta *modo de ser?* Dios lo sabe.

Voy á terminar, señores, haciendo una pequeña reseña de los resultados que han dado hasta el presente los *grandes teóricos* en nuestra Escuadra.

Sabido es que nuestro país ha tenido en ocasiones anteriores fuerzas navales en número mayor que las actuales, y al mando de distinguidos jefes de marina, procedentes de escuela y envejecidos en el servicio, á quienes no quiero nombrar en este acto, porque no es mi deseo herir susceptibilidades. Pues bien, en nuestra Escuadra no existía una sola ordenanza, ni un insignificante Código de Señales, ni una elemental reglamentación para regirse en las materias más rudimentarias del servicio, y los diferentes reglamentos que existen actualmente y que permiten á la Escuadra estar próxima á llegar á un pie de organización en que no tendrá nada que envidiar á ninguna otra sudamericana, si es que ya no ha llegado á él, se deben exclusivamente á nuestros marinos prácticos.

Han ingresado también en ella, en calidad de jefes y segundos, teóricos que se consideraban y eran tenidos por entidades navales antes de su ingreso, y una vez en la práctica, ellos mismos se convencieron de que no poseían las condiciones que creían tener para soportar la azarosa vida de á bordo, y también que les faltaba el carácter y la energía que exige el mando de fuerzas navales; en una palabra, que no servían para

mandar; y después de obtenido el empleo que debido á la fama que les precedía se les confería al ingresar á la Escuadra, se retiraban voluntariamente para ir á ocuparse en tareas más tranquilas y más apropiadas á su carácter, con el ánimo de no embarcarse jamás y disfrutar así tranquilamente del sueldo correspondiente al grado que con tanta facilidad habían adquirido.

Pero este resultado negativo obtenido hasta el presente, no quiere decir que en lo sucesivo no seamos más afortunados y podamos contar con jóvenes que, á sus profundos conocimientos científicos, reunan una voluntad de hierro y una alma bien templada, que son las indispensables condiciones que caracterizan al verdadero marino militar.

Expuestas las razones para demostrar que el hecho de no proceder de escuela no es un motivo para dejar de ser marino, ahora toca á mis subalternos ratificar mis aseveraciones con una serie de conferencias referentes á la ciencia de la guerra naval moderna y á la navegación, á las que con mucho gusto veríamos asistir á los señores Diputados que tan pobre opinión han formado de nuestros oficiales de marina.

Al mismo tiempo, debo expresar que somos partidarios acérrimos de la creación de la Escuela Naval, puesto que reconocemos las ventajas que ella ofrece, y al efecto existen varios proyectos en el Ministerio de Guerra y Marina para su fundación, confeccionados por oficiales al servicio de la Escuadra; y terminaré haciendo votos por que el progresista y patriótico

Gobierno que rige actualmente los destinos del país, los tome en consideración y funde una vez por todas la tan deseada Escuela Naval.

He dicho.

CONFERENCIA DADA EN EL ESTADO MAYOR GENERAL POR EL TENIENTE 1.° DE MARINA DON FRANCISCO MIRANDA.

Señores:

Después de diez años de paz, en los que la República ha sufrido diversas vicisitudes, unas favorables á su adelanto material, y otras motivadas por descalabros financieros que han afectado, en mayor ó menor grado, á todas las clases sociales, le toca al digno Gobierno que rige los destinos del país, al iniciar un nuevo período de progreso positivo, echar las bases de la reorganización del Ejército y la Marina, dotándolos de los elementos necesarios para cumplir su misión como guardianes de las patrias instituciones, y como garantía de respeto contra los avances de otros países que pretendan menoscabar nuestra independencia ú obscurecer el brillo del pabellón nacional.—*(Aplausos.)*

La marina, tan lamentablemente olvidada en las época de paz y prosperidad, pero no así cuando las circunstancias críticas han hecho indispensables sus servicios, es el ramo de la Administración pública que

más reclama la atención de nuestro patriótico Gobierno.

Por la naturaleza de su campo de acción, la marina tiene forzosamente que tomar la vanguardia, tanto en la paz como en la guerra, en beneficio de los intereses y en defensa de la integridad del suelo patrio. Á ella sólo puede serle confiada la guarda del comercio, representado en la marina mercante, y la defensa de las vidas y propiedades de nuestros connacionales, en cualquier parte del mundo donde sus necesidades los obliguen á domiciliarse.

Por consiguiente, fomentar el adelanto material de nuestra marina, en una forma modesta, pero eficiente, y elevar su nivel moral, es obra de verdadero patriotismo, á la que deben consagrarse, no sólo los esfuerzos de los Poderes dirigentes, sino también los de todos los ciudadanos que se interesan por el porvenir del país.

Sin embargo, siempre que se habla de lo indispensable de ser relativamente fuertes por mar, oímos que se pregunta:—¿Contra quién debemos armarnos? ¿Á quién debemos temer?—Inoficioso nos parece decirlo, pero nadie se arma ni se prepara para la guerra después de rotas las hostilidades. Y aunque no debemos pretender vivir con el arma al brazo, porque la paz armada en estos países sería una calamidad, necesitamos velar por el mantenimiento de los fueros que nos deben las naciones con quienes mantenemos relaciones comerciales ó de simple conveniencia política.

Es muy cierto que actualmente no alcanzamos á di-

visar el enemigo de quien debamos precavernos, y que, por lo tanto, es difícil determinar el grado de fuerza contra el que deberemos combatir; pero no podemos echar en olvido las dolorosas lecciones que hemos recibido, gracias á nuestra imprevisión, ni tampoco permanecer indiferentes cuando vemos que todas las naciones sudamericanas se arman, y que algunas de ellas serían enemigos muy poderosos en el triste y tremendo caso de una guerra, sin que pudiéramos oponerles, dada nuestra pequeñez y lo limitado de nuestros recursos, otra cosa que una fuerza bien preparada y sabiamente organizada, que en momentos de resolución y sacrificios fuera la salvadora de nuestro derecho ó de nuestro honor.—(*Grandes aplausos.*)

Fresco está todavía el recuerdo de las cuestiones internacionales en que nos hemos visto envueltos durante los últimos quince años, y si en ellas pudo la diplomacia llegar á arreglos pacíficos, en otra ocasión pudiera no conseguirlo. Más fresco aún está lo ocurrido en Nicaragua, que sufrió terribles afrentas de la Gran Bretaña, y estuvo á punto de perder su independencia, que jamás habrían reconquistado sus hijos por medio de las armas.

Reciente lección también ha recibido el Brasil con motivo de la ocupación de la isla Trinidad, debido tanto como á su debilidad contra el poder de la soberbia Inglaterra, al abandono en que la vecina República tenía aquel pedazo de su territorio.

«En los negocios humanos, no es la buena fe la que salva, sino la desconfianza.»

«El siglo en que vivimos, es un siglo de positivismo práctico y de naciones tragadoras de naciones.»

Estas frases caracterizan bien el fin de los grandes armamentos en todas las potencias.

Hoy todo es obra de mercaderes, es cuestión de multiplicar los depósitos para el carbón en los diferentes mares del Globo, en guarda cada cual de sus intereses y en detrimento de los ajenos.

Éste es el objetivo principal de las usurpaciones que registran los anales de la política internacional, y sabe Dios hasta dónde puede conducir esa egoísta pero irresistible expansión colonial, en la que se ha llevado la palma, á fuerza de audacia y de constancia, la Inglaterra, ó más bien dicho, la Gran Bretaña, esa nación cuyo nombre acomodaticio nada dice y dice mucho, pero que en esencia es la figura simbólica de un coloso.

Es por el mar, como ya lo hemos dicho y repetido, por donde se halla nuestro peligro inmediato.

La frontera terrestre franquea apenas la entrada al territorio á los vecinos; en este caso el enemigo posible está naturalmente determinado por el contacto. Pero el litoral, frontera marítima y fluvial, campo común de todos los pueblos navegantes, abre los países débiles á los ataques de las naciones poco escrupulosas, que buscan el modo de extender su influencia ó sus dominios, sin preocuparse de las leyes que regulan el derecho internacional. Contra la audacia de esas

naciones, no hay obstáculo decisivo sino en el corazón del marino y en la solidez de la marina. — *(Aplausos.)*

Las pretensiones que suelen manifestarse con respecto á canales é islas que se hallan bajo el dominio indiscutible de nuestro país, aconsejan también que con tiempo nos pongamos en situación de hacer valer nuestros derechos por medio de una representación naval adecuada.

Éstas son las contingencias que debemos prever y contra las que debemos precavernos, porque sólo con un buen sistema de defensa y perfecta organización, es como podremos tener esperanzas de defender nuestra soberanía y hacernos respetar tal vez con éxito.

Debido sólo á estos medios es como se cuentan tantos ejemplos en la historia, en que el enemigo más numeroso ha sido vencido por su contrario. No de otra manera han podido los japoneses llevar sus armas victoriosas al corazón del Celeste Imperio.

Éste poseía buques, pero no tenía personal competente, y sobre todo, no contaba con planes preparados de antemano, no conocía los recursos de su enemigo, no sabía dónde herirlo, dónde prevenir sus golpes, ni dónde hacerle frente con ventaja; mientras que su antagonista reducía de antemano la lucha prevista á un problema algebraico, y traducía cada una de sus posibilidades de triunfo en una fórmula de acción infalible.

En Europa, como en Asia y en América, la voz de la historia es la misma: todos los Estados bañados por el mar, necesitan ser fuertes por mar, ó de lo contrario estarán expuestos á los peligros más serios, á las pér-

didas más inestimables, á las más irreparables calamidades.

La multiplicidad y la profundidad de los puertos constituye una fuente de riqueza para el país. Pero, exactamente en razón de su accesibilidad, son origen de debilidad en la guerra, cuando no están debidamente defendidos. Por eso en 1667 la escuadra bátava sube fácilmente el Támesis é incendia parte de la escuadra inglesa á la vista de Londres, mientras que algunos años después, los navíos de Inglaterra y Francia reunidos contra la Holanda eran rechazados, no menos por los escollos del litoral de los Países Bajos, que por el valor de sus marineros. Por eso los cinco mil soldados ingleses de Ross, en 1814, no encuentran dificultad en ocupar á Chesapeake, apoderarse de Wáshington y quemar los edificios públicos de la capital americana. Por eso el Mississipi, que con sus afluentes lleva la fertilidad y la vida á la inmensa parte ribereña de la Unión, se vuelve, gracias á su defensa deficiente y al número de sus tributarios, terrible origen de desastres para los confederados, en la guerra de 1861-64.

El mar, que en la paz nos enriquece, nos amenaza en la guerra, y esto, no solamente en razón de nuestra línea de costas ó de la cualidad de nuestros puertos, sino en la del número y carácter de nuestra población. Dadas las mismas condiciones geográficas y físicas, la extensión del litoral es motivo de fuerza ó debilidad, según la población sea numerosa ó escasa. Un país es como una fortaleza: la guarnición debe ser

proporcionada á la capacidad del recinto. Un bloqueo no puede mantenerse sino en una nación cuya población sea escasa y alejada de la orilla del mar [1].

Un solo rasgo pinta la situación de nuestra patria: cuenta con 1500 kilómetros de costa y no tiene policía marítima.

Por otra parte, para participar del dominio del mar y de los ríos, y para ejercer influencia en las cuestiones internacionales que suelen provocar los intereses encontrados, toda nación debe presentarse con una escuadra más ó menos poderosa según sus recursos financieros.

Los esfuerzos empleados por las naciones en el desenvolvimiento de sus marinas no son improductivos, porque el progreso de éstas trae, como consecuencia lógica, el florecimiento del comercio, las artes y las industrias. Las fabulosas sumas empleadas en la construcción de los grandes buques de guerra que actualmente surcan los mares, han dado impulso á los establecimientos de la industria privada, especialmente á los metalúrgicos, que producen el material indispensable para las construcciones ferroviarias y para los buques de la marina mercante, en todo el Globo.

Á proporción que se desarrolla el comercio y que las relaciones entre los países toman mayor expansión, se buscan en todos ellos los medios de aumentar el poder naval.

Entre las naciones sudamericanas, sólo la nuestra

(1) Ruy Barbosa: *Uma lição do Extremo Oriente*.

se encuentra absolutamente desarmada y verdaderamente indefensa por mar.

Otras que no poseen nuestros recursos, hacen esfuerzos increíbles, si no fueran evidentes, para aumentar sus escuadras, afirmando de ese modo sus autonomías y presentando tan sólida barrera á la ambición de conquistas que predomina en las potencias europeas.

La indiferencia con que casi siempre la opinión pública de nuestro país ha mirado todo lo que tiene relación con la marina, es la principal causa de su estacionamiento, á pesar de algunos esfuerzos aislados para salir de él, que se han señalado en diversas épocas, mostrando á los espíritus vacilantes el verdadero y firme camino para llegar á la meta del engrandecimiento nacional. — *(Aplausos.)*

Y á pesar de esa indiferencia con que la mayoría del país mira las cuestiones navales, no existe un solo habitante que no esté convencido de lo indispensable de constituir una escuadra con arreglo á nuestras necesidades.

¿Á qué debe atribuirse este fenómeno? En primer término, á las erogaciones que demandaría la compra de buques, pues parece que nuestros conciudadanos esperan que se repita el regalo de Cleopatra; y en segundo lugar, á lo propenso que es el carácter nacional á olvidar las dolorosas lecciones que hemos recibido en la accidentada vida política de nuestro país, y á lo poco que se han preocupado los que escriben para el público, de estudiar la importancia que tiene una

costa abierta en centenares de kilómetros, y lo necesario que es para una nación que se halla en tales condiciones, una escuadra eficiente, si no numerosa.

Es necesario que el Gobierno preste su atención á un asunto que, como éste, requiere su poderosa influencia para alcanzar la solución deseada.

Esa influencia, que le corresponde como Poder dirigente y responsable de los destinos del país, puede ser ejercida de dos maneras distintas, pero estrechamente ligadas entre sí.

En tiempo de paz, favoreciendo las inclinaciones naturales del pueblo á buscar en el mar emociones y provecho; puede más aún, si esas cualidades no existen en estado innato, — lo que señalaría un caso digno de estudio, dada nuestra posición geográfica y la de nuestros principales centros de población, — puede, en este caso, buscar el medio de hacerlas nacer; ó al contrario, por una acción equivocada, puede sujetar, impedir los progresos que el pueblo abandonado á sí mismo hubiera hecho, dedicando su actividad á las ramas del comercio ó de la industria que tienen conexión con la vida del mar. Quiere decir que, en cualquiera de estos casos, la influencia del Gobierno será sensible, sea para fomentar, sea para anular el poder naval del país, por intermedio del comercio, por ejemplo, en el cual solamente, es bien sabido que la marina militar tiene una base sólida.

En tiempo de guerra, la acción del Gobierno puede ejercerse de la manera más legítima, manteniendo una escuadra proporcionada á la extensión de las costas

que está llamada á defender, á la importancia de la marina mercante y de los intereses que le están ligados.

La cuestión que tratamos, es, por lo tanto, en el grado más eminente, una de aquellas que requieren indispensablemente el apoyo del Gobierno, y en la que su influencia inmediata debe hacerse sentir, dejando de lado toda razón de mezquina economía, para dotar á la República de una fuerza naval suficiente, si no para llevar la ofensiva á países lejanos, cuando menos para mantener su soberanía en la jurisdicción marítima de su territorio y en las importantes islas situadas á lo largo de su dilatada costa, como centinelas avanzados de la integridad nacional. — *(Aplausos.)*

Deber de los Poderes públicos es evitar que nos abandonemos en brazos de la imprevisión, pues de ellos será la responsabilidad si, desechando la creencia de que nuestra existencia política es necesaria para el mantenimiento del equilibrio en el atlántico sudamericano, no buscan los medios de hacer respetar la autonomía de la nación con fuerzas propias.

Atengámonos á nuestras fuerzas y dejemos para los discursos internacionales, las utopías de los bien intencionados pero ilusos pensadores, que creen en la confraternidad de las repúblicas americanas.

Mientras existan intereses encontrados y divergencias de opiniones; es decir, mientras haya hombres sobre nuestro planeta, las pasiones humanas serán siempre las mismas; la confraternidad, una

palabra hermosa que se oirá como hasta hoy en los brindis de los banquetes diplomáticos, en tanto que se afilan las armas con que tal vez al día siguiente se agredirán los derechos de un pueblo. — *(Prolongados aplausos.)*

Aunque se diga que esto es renegar de la justicia moderna, nadie podrá desconocer que es la realidad de lo que pasa en este fin de siglo, caracterizado por la sanción tácita del derecho de conquista. — *(Aplausos.)*

Nuestro país, que cuenta con un litoral extensísimo, al extremo de que sería fácil convertirlo en una isla; que posee casi todas las islas del Río de la Plata y comparte el dominio de las situadas en el Uruguay; que tiene al alcance de los cañones los canales más importantes de ríos que dan vida al comercio de cinco naciones; que se encuentra á la entrada del Plata, donde tiene el puerto de Maldonado, llave estratégica y aparente base de operaciones para obrar militarmente dentro del estuario; que cuenta con sus principales centros de población y de riqueza sobre la costa, con ciudades completamente abiertas y absolutamente indefensas, no puede considerarse á cubierto de agresiones extrañas sin el auxilio indispensable de una escuadra, capaz, no sólo de poner su frontera marítima, sus puertos y puntos estratégicos al abrigo de un golpe de mano, sino también de tomar la ofensiva, que es en muchos casos el mejor me-

dio de defensa y aun la defensa única con tan extenso litoral.

¿En qué acontecimiento de importancia no nos hemos visto obligados á apelar como primer recurso á la marina?

¿Que época de nuestra historia no está sembrada de sucesos marítimos?

Por profunda que haya sido la paz, siempre se ha precisado del concurso de los buques de guerra, y no podría suceder de otra manera, desde que á la marina está encomendada la protección de la vida é intereses de los habitantes de las poblaciones situadas sobre la costa; el cumplimiento de las leyes fiscales que regulan el comercio marítimo; la policía del litoral, y la acción rápida y eficaz del Gobierno en nuestras aguas jurisdiccionales.

No sería necesario forzar los hechos para dar á conocer que desde la iniciación y prosecución de la guerra, en el primer período de nuestra emancipación política, hasta los acontecimientos posteriormente ocurridos en los sesenta y seis años que llevamos de vida independiente, la marina ha jugado siempre un papel decisivo.

Pero los acontecimientos de esas épocas de hondas agitaciones y de dolorosas pruebas, pertenecen al dominio de la historia, y serán el tema de otras conferencias, ó de un libro que nos servirá para sacar del polvo del olvido muchos nombres y muchos hechos que ignora la generalidad de los ciudadanos, y demostrará que desde los primeros momentos de la re-

volución que dió por resultado la Independencia, se comprendió la imperiosa necesidad de dotar á la República de marina, y que relativamente fuerte en épocas posteriores, se ha venido debilitando hasta el presente.

Para el fin que perseguimos ahora, basta con enunciar los servicios que la marina ha prestado y presta con sus pobres elementos. Si en estos días serenos de paz y prosperidad es indispensable la existencia de la escuadra, ¿cómo no lo será en los momentos difíciles en que peligre la estabilidad de las instituciones, ó estén amenazadas la integridad y la independencia de la Patria?

El día en que el pabellón nacional, tan dignamente sustentado por nuestro valiente ejército y nuestra pequeña marina, flamee en la popa de los poderosos baluartes flotantes de la República, su autonomía se habrá afirmado para siempre y podrá entregarse confiada á las fructíferas tareas de la paz. — *(Grandes aplausos.)*

Alguien ha dicho que nuestro lema debe ser: *si quieres paz, prepárate para la guerra:* pero nosotros creemos que, si deseamos paz, debemos organizar nuestras fuerzas de mar y tierra para la paz.

¿Quién responde de que ella no será alterada? Y, ¿quién podrá responder á la nación en caso de un conflicto? ¿A quién se le podrán exigir horas de desvelos y fatiga en los momentos difíciles, si en los

tiempos de prosperidad se le hace sentir el olvido ó la indiferencia pública?

No responderán, seguramente, los que, en la tranquilidad del hogar, muy poco ó nada saben de la importancia técnica de los elementos necesarios para la defensa nacional. Con el pecho á las balas enemigas y la bandera de la Patria en sus manos, responderán los que se mantienen en las filas del Ejército ó en los buques de la Escuadra, y serán los llamados en primera fila á estrellarse en los conflictos futuros. — *(Aplausos.)*

Si se quiere paz, tanto el Ejército como la Marina deben estar siempre prontos, provistos de las mejores armas ofensivas y defensivas, pues sólo así podrán evitar la guerra.

Es necesario, por consiguiente, tener muy en cuenta que, si en un caso dado, para organizar un ejército tan numeroso como se quiera, bastan algunos cuadros bien disciplinados, hoy más que nunca, que se ha hecho de la guerra la lucha de las naciones en masa, no sucede otro tanto con la escuadra, puesto que los buques no se construyen sino á costa de tiempo y de dinero, y el personal no se adiestra en el manejo de las complicadas máquinas de la guerra naval moderna, sin largos años de estudios y de práctica. Lo natural será que una vez comenzada la guerra, el poder naval disminuya á causa de los buques que sea necesario separar del teatro de la lucha, á fin de hacerles reparaciones indispensables, ocasionadas por accidentes del servicio, por averías causadas por el enemigo ó por naufragios inevitables.

En marina nada se improvisa, y lo hemos evidenciado cuando la dura ley de la necesidad nos ha obligado á aumentar la escuadra; ha sido necesario comprar ó fletar á peso de oro buques inadecuados, que después del momento crítico han vuelto á desarmarse y venderse, quedándonos en las tristes condiciones de que habíamos salido, sangrando al Tesoro en muchos millares de pesos.

Por lo que respecta al personal, ha sucedido algo peor: ha habido que confiar la defensa de la bandera á aventureros que no podían sentir por ella el interés del corazón, y ha sido preciso correr los peligros que ofrece para un caso de combate una tripulación improvisada, siempre descontenta, compuesta de hombres de todas las nacionalidades y condiciones; y no dejaba de ser irrisorio que marinos con grados efectivos, á cuyas manos se confiaba el honor del pabellón, no supieran dar un viva á la Patria en buen castellano,—*(prolongados aplausos)*,—y que oyéndolo dar, no comprendieran si la ultrajaban ó la victoreaban—*(aplausos)*;—y sin embargo, hombres de esta condición, han contribuído á aumentar con nombres inútiles nuestras listas de marina!

A éstas y á otras contingencias peores nos hemos expuesto, por no tener un pie de escuadra permanente y fijo, pues nuestra marina ha sido siempre una institución transitoria. ¡Y á bien caro precio hemos pagado nuestra imprevisión!

Ese sistema, seguido hasta hace pocos años y abandonado, es justo decirlo, en la Administración anterior,

desde que el General don Luis Eduardo Pérez se hizo cargo del Ministerio de Guerra y Marina, ha hecho casi improductivos los gastos empleados en el mantenimiento de buques poco adecuados para el servicio marítimo militar, ha dificultado la organización de nuestra pequeña fuerza naval, y ha privado al comercio y á la navegación del apoyo poderoso que les hubiera prestado una escuadra morigerada bajo un plan cualquiera.

Si es digno de llamar la atención que un país con nuestra posición geográfica y que tiene en el mar sus principales intereses, no cuente sino con tres pequeños buques, no debe admirar menos que se haya llegado á un grado de civilización igual al de cualquiera escuadra sudamericana, á pesar de la falta de elementos con que han luchado nuestros distinguidos jefes y de la indiferencia pública que premia sus nobles esfuerzos y sacrificios.

La marina está destinada á ocupar el primer puesto entre las clases servidoras de la causa pública y á ser el más eficaz promotor del progreso nacional. Su influencia en el desarrollo del comercio marítimo es un hecho universalmente comprobado. No hay comercio sin protección, ni protección efectiva sin marina de guerra.

Cuando el comercio sea perturbado, sólo la escuadra podrá restablecer su libre intercambio, protegiendo á los productos de nuestro suelo para que sigan su

camino en busca del mercado amigo y vuelvan después transformados á fecundar las industrias y animar la vida nacional.

Creemos, pues, necesario que la acción del Gobierno se haga sentir para imprimir rumbos al porvenir de nuestra marina, ya que el país demuestra no comprender que su existencia política y económica está fuertemente vinculada á dicha institución, y que el progreso de ésta debe marchar de acuerdo con el crecimiento de la riqueza pública.

Cuando la estabilidad de las instituciones ó la integridad nacional peligren, y se encuentre al ejército y á la marina prontos á defenderlas, con los elementos que la previsión patriótica de los gobiernos haya ido acumulando, entonces solamente se rendirá justicia á los que en tiempo bonancible fueron previsores y supieron preparar la nave para salvarla de los peligros futuros.

El Gobierno actual, que ha demostrado ser clarovidente, emprendiendo obras de lenta realización, que no verá concluídas en su período constitucional, que tendrán que ser continuadas por otros, pero cuyo beneficio será en definitiva para el país, tiene entre sus grandes empresas por realizar, el fomento de la fuerza marítima, y creemos que el digno primer Magistrado, ciudadano don Juan Idiarte Borda, y su ilustrado colaborador en el ramo de Guerra y Marina, General don Juan José Díaz, no titubearán en poner su firma á una obra cuya realización se halla tan estrechamente ligada al porvenir de la República. — (*Aplausos.*)

Antes de terminar, séame permitido recordar los esfuerzos que para organizar nuestra marina ha realizado el señor Jefe de la Escuadra, Coronel don Jorge Bayley, á quien tengo el honor de dedicar esta conferencia.— *(Prolongados aplausos.)*

Montevideo, Noviembre 21 de 1896.

NUESTRA ESCUADRA

El secreto de nuestro porvenir como nación independiente está en el desarrollo de nuestro poder marítimo, — decía un ilustrado ciudadano y actualmente distinguido diplomático. —La verdad que encierra este pensamiento está comprobada universalmente, y es inoficioso repetirla. Por eso, los que desde hace tantos años venimos propendiendo á que nuestro país ocupe el puesto que le señalan sus tradiciones y sus exigencias entre las repúblicas sudamericanas, no podemos dejar pasar sin recoger las nuevas lecciones que nos ha dado la última guerra civil.

No nos anima el deseo de reavivar recuerdos que sólo deben subsistir como dolorosa lección, producto de la inexperiencia de un pueblo joven; pero creemos patriótico aprovechar enseñanzas que son una consecuencia fatal de causas apuntadas desde hace mucho tiempo en una propaganda hecha en todas las formas al alcance de nuestra humilde posición. Es hasta una

satisfacción que nos debemos y que debemos también á los que han seguido con interés nuestros trabajos, alentándonos á proseguir en el camino que nos hemos trazado, sin hacer caso de la fatiga ni de los obstáculos que siempre se presentan.

Si se exceptúa el combate del Hervidero, donde un buque mercante con cuarenta guardias nacionales y dos cañones de pequeño calibre, no sólo sostuvo durante largo tiempo el fuego contra una fuerza quince ó veinte veces mayor, sino que forzó el peligroso paso que ella defendía desde inmejorables posiciones; si se exceptúa, decimos, este hecho de armas y algún otro de menor importancia, la acción de nuestra marina no se ha hecho sentir de una manera eficaz durante la revolución que ha terminado. Sin embargo, por la forma en que se desarrollaron los sucesos, nuestra pequeña escuadra pudo ahogar en su cuna el movimiento insurreccional, evitando á la patria un nuevo retraso financiero. No podemos decir si esto hubiera sido más provechoso para la República. Pero es lo cierto que nuestras costas, abiertas en miles de kilómetros, facilitaron las invasiones y el pasaje de los recursos que durante seis ó siete meses alimentaron la guerra.

Todo estaba previsto; el espíritu público se sentía unánimemente arrastrado por la tendencia dominante hacia la realización de algo necesario para mejorar las instituciones, y sin embargo, los que sin dejar de participar de esos deseos, sostenemos el orden y el principio de autoridad, nos hemos agitado en medio de la imprevisión, de la falta de unidad, del empirismo más

ciego. Felizmente hemos andado, es cierto que á tientas, porque nos empujaban, hablando materialmente, pero hemos llegado al término de la jornada, y á nuestro juicio dignamente.

Pudo haberse evitado la guerra, y con esto nada nuevo decimos; pero ya que se aceptó, — y casi estaríamos por decir que se provocó, — debieron prepararse con tiempo los elementos que la hubieran concluído en pocos días, en horas tal vez.

Cuando se vino á reconocer cuánta verdad encerraban las indicaciones que habíamos hecho, era demasiado tarde y hubo que apelar á la vieja práctica, que tantos trastornos y gastos improductivos nos ha ocasionado cada vez que las circunstancias nos han obligado á improvisar escuadra.

Como muchas otras veces, — tantas como conflictos y guerras hemos tenido, — ha sido necesario fletar buques mercantes, pagándolos á peso de oro, y ha sido preciso también correr los peligros que ofrece para estos casos anormales una tripulación improvisada, casi siempre descontenta, compuesta de hombres de todas las nacionalidades y condiciones, y como todo arreglo es obra de la práctica, sin la cual los más bien combinados reglamentos no son más que disposiciones escritas, la escuadra improvisada ha consumido y dilapidado lo que hubiera bastado *para adquirir* y mantener dobles fuerzas que estuviesen organizadas bajo un plan cualquiera. Y si profundizamos los resultados materiales que ha producido al país la desidia, llegamos hasta encontrar que con una parte

de lo que la guerra le cuesta, se la hubiera podido dotar de una fuerza naval tan respetable que pondría sus costas y puertos en condiciones de defensa contra cualquiera escuadra sudamericana.

En otros artículos haremos conocer las condiciones en que se encontraba nuestra escuadra al estallar la revolución, y trataremos con detención los sucesos en que aquélla tomó parte, para que sirvan de lección á los que, conociendo superficialmente la historia de la República, dudan de la influencia que la marina está llamada á ejercer en su porvenir. Ojalá que la enseñanza sea provechosa y que nuestros compatriotas se convenzan de que no hay que dejar nada á la casualidad, que en marina nada se improvisa, porque es imposible hacer de un soplo lo que tiene que ser obra del tiempo, de esfuerzos largamente madurados, de finanzas en orden, de la paz en el interior y en el exterior.

Lautaro.

El Siglo, Diciembre 1887.

EL PUERTO DE LA CORONILLA

Debemos hacer constar, ante todo, que en este asunto no nos guía más interés que ver pronto realizadas obras de gran porvenir para el país, y que nos creemos autorizados como ciudadanos y por la larga práctica que tenemos en la navegación de nuestras

costas, para hacer ver que sólo se necesita un poco de buena voluntad para remediar las dificultades que se han presentado en la prosecución de los estudios preliminares del futuro puerto de la Coronilla.

Es verdaderamente doloroso ver que debido á una reclamación de los concesionarios de la matanza de lobos, hayan tenido que suspenderse los trabajos hidrográficos que se efectuaban en las inmediaciones de las islas de la Coronilla, donde se proyecta construir el puerto que tantos beneficios prestará al comercio y á la navegación, facilitando también la exportación del ganado en pie, que hoy es un problema para nosotros, mientras que para los argentinos es una fuente de riqueza, gracias al embarque cómodo que les proporcionan sus puertos artificiales.

Después de la magna obra del puerto de Montevideo, ninguna debe preocupar más nuestra atención que la del de la Coronilla, que dará vida á una zona importantísima de la República, y que será puerto obligado para la importación y exportación de la parte más rica de la provincia de Río Grande. Es, pues, necesario dar las mayores facilidades á la empresa que va á realizar esa obra de progreso, que ya ha tropezado con tantos inconvenientes, y es indispensable que se abandone la práctica seguida en administraciones pasadas, de posponer los grandes intereses nacionales á los de una empresa particular. No queremos tampoco que se atropellen derechos adquiridos, pero nos parece que puede zanjarse la cuestión sin perjudicar á ninguna de las dos empresas y beneficiando al país.

Como el próximo Abril es el mes más aparente para efectuar trabajos hidrográficos en las peligrosas costas del Este, debido á que predominan en esa época los vientos bonancibles del tercer cuadrante, que permiten el fácil acceso á las playas y caletas y el manejo de las embarcaciones menores, indispensables para practicar los sondajes, nos parece que sería oportuna una resolución gubernativa para llevar adelante los trabajos mencionados, previa anuencia de los señores concesionarios de la empresa lobera, que no dudamos se interesarán tanto como nosotros por el adelanto de la República.

Hemos tenido oportunidad de hacer algunas observaciones en las ocasiones numerosas en que hemos arribado á las islas del Este, buscando abrigo en malos tiempos, ó concurriendo á salvatajes, y podemos decir que las lobadas no son tan ariscas como generalmente se cree, pues si bien es cierto que cuando se las molesta se retiran, lo hacen momentáneamente, y así mismo, para pasar á otra isla, pero nunca para emigrar definitivamente. Es también erróneo creer que los lobos, — que á la entrada del invierno, de las altas latitudes donde viven, vienen á nuestras islas buscando climas más bonancibles, — derivarían para los puntos de su procedencia, si encontraran la Coronilla convertida en un gran puerto gracias al progreso y á la civilización. Los lobos vienen huyendo de los fríos, guiados por su natural instinto; llegan á nuestras costas rendidos por un largo viaje, y si al arribar á las islas de la Coronilla las encontraran habitadas por el hom-

bre, buscarían confortable alojamiento en las otras islas loberas, donde á su debido tiempo pagarían su tributo á los faeneros. Esto es lo que hacen los lobos todos los años, cuando los empleados de la empresa los ahuyentan de la Coronilla, al empezar la faena y antes de concluirla; y los señores concesionarios lo saben tan bien como nosotros, como tampoco ignoran que la matanza de lobos en aquel paraje va disminuyendo gradualmente, mientras que sucede lo contrario en la Isla de Lobos, donde hay tanto tránsito de buques, y en el Polonio, donde los anfibios habitan con preferencia los islotes cercanos á las habitaciones de los loberos.

Ignoramos las cláusulas del contrato celebrado entre los concesionarios y el Gobierno, pero no podemos creer que aquéllos tengan derecho á prohibir que los buques de guerra de la nación efectúen trabajos hidrográficos en sus costas, porque en este caso el contrato podría declararse nulo, por los inmensos perjuicios que ocasionaría al comercio marítimo, que es la vida de la República. En esta creencia, perfectamente fundada, seríamos de opinión que el Gobierno comisionara á uno de sus buques de guerra para auxiliar los trabajos de los ingenieros de la empresa del Puerto de la Coronilla. Nuestros oficiales de marina, que ya tienen bastante práctica en esa clase de trabajos, y algún ingeniero del Departamento Nacional, podrían así contribuir á la mejor realización de los estudios, siendo al mismo tiempo la presencia de un buque de guerra una garantía para los concesionarios de la matanza de lo-

bos, quienes podrían estar tranquilos de que no se molestaría para nada á las lobadas, como también de que los trabajos hidrográficos terminarían á la mayor brevedad posible.

El Superior Gobierno, que debe tener interés en vincular su período administrativo á una obra de progreso, y los empresarios de la matanza de lobos, que no dudamos se interesarán también por el adelanto de la República, puesto que algunos son hijos del país y otros han hecho de él su segunda patria, deben tomar en cuenta la oportuna indicación que les hacemos, facilitando por este medio que concilia los intereses de todos, ó por algún otro más acertado, los estudios y la construcción del Puerto de la Coronilla, que está llamado á prestar grandes beneficios á su principal elemento de riqueza.

J. V. BAYLEY.

La Razón, Marzo 25 de 1898.

SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

I

El establecimiento de estaciones de salvamento de náufragos, semáforos y señales para niebla en nuestras costas, es una necesidad desde tiempo atrás sentida, tanto por sus fines humanitarios como benéficos para la navegación y el comercio marítimo. Muchísimo se ha proyectado sobre tan importante y á la vez sencillo asunto, pero por desgracia nada se ha realizado hasta el presente.

La Cruz Roja Uruguaya, guiada por los nobles y humanitarios sentimientos que la caracterizan, ha tomado sobre sí la ardua tarea de establecer en nuestras peligrosas y dilatadas costas, las tan deseadas estaciones para salvamento de náufragos, y por medio de una suscripción popular solicita el concurso de todas las personas caritativas á fin de poder llevar á cabo tan útil empresa. Es de esperarse que el resultado de la suscripción ha de superar los cálculos de la Comisión, y que su producto no sólo alcanzará para cubrir los gastos que demande la instalación de la estación que se proyecta fundar en la Punta del Este (Maldonado), sino también para aquellas que se deben establecer en las costas del Departamento de Rocha.

El servicio de salvamento de náufragos y semáfo-

ros en las costas del Este, puede muy bien, como base, limitarse á la Punta del Este y Cabos de Santa María y Polonio; pero para obtener una acción eficaz, es necesario hacer un esfuerzo: establecerlos y ponerlos en actividad simultáneamente; y es en este sentido que debe trabajar la infatigable Cruz Roja, si desea ver sus caritativos propósitos coronados por un buen éxito. Al efecto, invocando su humanitaria misión, debe dirigirse al Superior Gobierno solicitando la instalación de estaciones semafóricas en la Punta del Este, Santa María y Polonio, y de señales para niebla en todos los faros que iluminan nuestras costas y escollos.

Es al Gobierno á quien le corresponde efectuar por cuenta del Estado tales mejoras, por formar éstas parte de su complicado mecanismo administrativo y con cuyas acertadas medidas vendría á corregir una de las grandes deficiencias que existen en nuestro servicio de alumbrado marítimo y semafórico, á la vez que contribuiría eficazmente al desarrollo de los loables planes de la Cruz Roja.

Las estaciones semafóricas pueden establecerse con muy poco dinero y producir lo suficiente para su sostenimiento. Por consiguiente, para fundarlas, sólo se requiere un poco de buena voluntad, que seguramente no debe faltar en los ilustrados miembros que componen el Poder Ejecutivo de la Nación. Las señales para niebla pueden costearse con las rentas que producen los faros de propiedad del Estado, y en los pertenecientes á particulares, obligar á los concesionarios á instalarlas por su cuenta.

Bajo ningún pretexto debemos permitir que la feliz iniciativa de la benemérita Cruz Roja se estrelle contra la estéril indiferencia que hemos demostrado siempre por todo aquello que se relaciona con la navegación, como pienso demostrarlo en el curso del estudio que haré de esta importante cuestión.

Á la Cruz Roja Uruguaya le cabe el honor de ser la iniciadora de tan humanitaria empresa; al pueblo nacional y extranjero y al Superior Gobierno les corresponde coronarla por el feliz éxito.

II

Me he permitido emitir públicamente mi humilde opinión demostrando los medios que, á mi juicio, debían ponerse en acción para llegar á los fines que la Cruz Roja Uruguaya persigue. Esta intervención, que quizás algunos consideren extralimitada, la he tomado impulsado por los buenos deseos que me animan siempre que se trata del progreso del país, y muy especialmente sobre asuntos relacionados con mi profesión; impulsos que seguramente servirán de disculpa á la indebida intromisión que tomo en este asunto, con el fin de demostrar su importancia y la imperiosa necesidad que hay de prestarle todo el apoyo que por su bondad merece.

En la Memoria de la Armada correspondiente al año 1894, encareciendo al Superior Gobierno la necesidad de establecer semáforos en nuestras costas y

mejorar su alumbrado marítimo, decía: « Los semáforos y los faros en la Isla de Lobos y Banco Inglés son tres cuestiones de vital intéres para la navegación, etc., etc.... ¡Cuántas vidas é intereses podían haberse salvado si ellos hubieran estado establecidos! » Si no hacía referencia á las estaciones de salvamento de náufragos, era porque consideraba que su fundación correspondía á la iniciativa particular, como felizmente así ha sucedido.

Las estaciones de salvamento de náufragos, los faros, las señales para niebla y los semáforos, á más de los beneficios que reportan á la navegación y á la humanidad, son centinelas avanzados que demuestran al viajero el estado de civilización y progreso en las naciones á que pertenecen. En un país esencialmente marítimo como el nuestro, su establecimiento es forzoso para evitar los naufragios y pérdidas de vidas que debido á su ausencia ocurren en las costas, como paso á demostrarlo:

1.ª Los desgraciados náufragos que perecen en las peligrosas costas del Este, estrellados contra las rocas ó ahogados á la vista de las personas que acuden presurosas en su auxilio, perecen porque, debido á la falta de *Estaciones de Salvamento de Náufragos,* esas caritativas personas no disponen de los elementos necesarios para salvarlos, á pesar de sobrarles voluntad y valor para hacerlo.

2.ª Los buques que se pierden en las inmediaciones de la « Isla de Lobos » y « Banco Inglés », se pierden por *no existir faro* en la primera y estar malamente alumbrado el segundo.

3.ª Los buques que naufragan casi al pie de nuestros faros naufragan porque, debido á la falta de *Señales para niebla*, la acción de los faros es ineficaz en tiempos cerrados.

4.ª Á los buques que después de mil peripecias y sacrificios de sus tripulantes logran llegar á la vista de nuestras costas en demanda de auxilio, desarbolados, con fuego á bordo, con averías que los imposibilitan para navegar, ó presas de cualquiera otra de las grandes calamidades á que están expuestos los navegantes, las señales del código internacional que flamean al tope de sus masteleros, por intermedio de las cuales comunican su crítica situación para que se les envíe el tan anhelado auxilio, de nada les sirven, por *no existir semáforos en nuestras costas.*

La tripulación, extenuada por las fatigas, delirante por el terror, por el hambre, la sed ú otras causas, en vano frenética dirige una última mirada escudriñadora sobre la costa, en busca del semáforo que ha de contestar á sus señales de auxilio: no le queda más camino que, en medio de la mayor desesperación, abandonarse en brazos del destino, como si se encontrara á la vista de costas inhospitalarias ó desiertas.

Para evidenciar la imprescindible necesidad de introducir á la brevedad posible estas mejoras para la navegación, no es menester conocer las peligrosas costas del Este, ni haber visto á infelices náufragos luchando heroicamente con las formidables olas, que, cual fantásticas montañas coronadas de espuma y rugientes de furor, llegan desde lejanas latitudes á es-

trellarse contra sus escabrosas murallas de granito, ni á las valiosas naves, cual gigantescos cetáceos, aprisionadas en sus temibles arrecifes. La estadística de las víctimas y naufragios basta y sobra para evidenciarla.

Sin embargo, la estadística es impotente para demostrar en toda su magnitud los naufragios que ocurren, debido á nuestra incalificable desidia; como también lo es la prensa para relatar los horribles dramas de muerte que como consecuencia de ellos se desarrollan, porque éstos pasan ignorados. Muchas son las tripulaciones que, después de solicitar inútilmente auxilio á la vista de nuestras costas, arrastradas sus embarcaciones por un pampero, han ido á entregar su alma al Creador, en medio de las siniestras soledades del Océano, á pesar de que debido á sus sobrehumanos esfuerzos habían logrado llamar á las puertas donde creyeron encontrar su salvación.

¡Qué horrenda agonía! ¡Qué trágico fin!

¿Es por ventura posible que puedan seguir por más tiempo sucediendo semejantes horrores en las costas de un país civilizado y progresista como el nuestro, en las vísperas del siglo vigésimo?

Con lo dicho creo que basta por hoy. Oportunamente volveré á ocuparme de este asunto.

Por el momento sólo me resta suplicar á los ilustrados directores de la prensa nacional y extranjera de nuestro país, que interpongan su poderosa influencia en favor de tan caritativa campaña. Á la benemérita Cruz Roja Uruguaya, que haga llegar las listas de

suscripción al último rincón de la República, y si fuera necesario, que interese en la empresa, por intermedio de su compañera de causa la honorable Cruz Roja Argentina, á nuestros vecinos, que á ellos también les conviene que por falta de auxilios nadie perezca en el *zaguán de su casa.*

III

Demostradas las causas que en su mayor parte originan los siniestros marítimos que ocurren en nuestras costas, y la necesidad de introducir ciertas mejoras para la navegación, á fin de atenuar en lo posible tantos males, creo un deber entrar en algunas explicaciones que servirán para ilustrar la opinión de las personas interesadas en el éxito de esta empresa, las cuales, por ser ajenas á la profesión, no se encuentran en condiciones de dominarla en toda su amplitud.

Al efecto, debo empezar por decir que es desde todo punto de vista imposible tratar de fundar estaciones para salvamento de náufragos y prescindir de procurar por todos los medios viables, la atenuación de las causas que producen los naufragios que motivan la fundación de aquéllas. Y es por esta causa que he tenido que referirme á los semáforos, las señales para niebla y el alumbrado marítimo, cuando mis deseos hubieran sido tratar solamente la cuestión salvamento de náufragos. Por estas razones es que opino que la

Crúz Roja no conseguirá su objeto sin el decidido apoyo del Gobierno, pues de otra manera sus esfuerzos serían estériles y nada serio podría realizar. Pero iniciada por la citada Sociedad de Beneficencia la idea de establecer bajo su patrocinio estaciones de salvamento de náufragos en nuestras costas, el Gobierno, como fiel tutor de los intereses nacionales, ha sido puesto en el ineludible compromiso de coadyuvar por todos los medios á su alcance, á atenuar las causas que originan las pérdidas de tantas vidas é intereses, y no podría menos de acoger debidamente las solicitudes que la Cruz Roja en ese sentido le dirija. Por otra parte, cuando devastadoras plagas invaden las naciones sembrando la muerte ó aniquilando su comercio, ¿no son las autoridades supremas las primeras en tomar las medidas tendentes á extirparlas? Pues bien: los naufragios en nuestras costas, con relación á su navegación, no dejan de ser una verdadera epidemia de carácter endémico, contra la cual el Superior Gobierno está en el deber de tomar serias medidas profilácticas. Como no cabe duda de que así lo han de entender el Excmo. Sr. Presidente de la República y demás autoridades competentes, el éxito de tan filantrópica empresa puede considerarse asegurado.

He manifestado también que, si fuera necesario, la Cruz Roja Uruguaya debía interesar en la empresa á la Cruz Roja Argentina, y voy á demostrar en qué razones me fundo para ello. La costa oriental, por su situación geográfica y sus condiciones topográficas (alta,

de fácil reconocimiento) es el punto obligado de recalada para todos los buques que naveguen en demanda de la embocadura del Río de la Plata, y de arribada para aquellos que surcan el Sud del Atlántico con dirección al Pacífico y viceversa, que sufren algún contraste ó desean comunicar con sus armadores ó consignatarios. Esta ruta es obligada debido á que la costa occidental es baja, aplacerada y de difícil reconocimiento, y por lo tanto muy peligrosa para la navegación, y sólo frecuentada por los pocos buques que hacen la carrera del Sud de la República Argentina. De manera que, como he dicho anteriormente, nuestra costa es el *zaguán*, por donde del Atlántico se pasa á Montevideo, Buenos Aires, Asunción, Corumbá y demás puertos situados en las márgenes de los ríos de la Plata, Uruguay, Paraná, Paraguay y sus afluentes.

Las desgraciadas víctimas del acorazado brasileño *Solimoes* y del caza-torpedero argentino *Rosales*, que duermen el sueño eterno en los áridos y blanquecinos médanos del *Polonio*, son la demostración más elocuente de lo que acabo de relatar.

Siendo así, ¿por qué no han de interesarse en la empresa las Comisiones de Beneficencia de los países limítrofes?

¿Argentinos y brasileños no han pagado ya un bien caro tributo á la falta de estaciones de salvamento de náufragos en nuestras costas?

Es indudable que ambas naciones estén tan interesadas como nosotros en su fundación y que contribuirán gustosos á la realización de ellas.

Creo haber tratado todos los puntos á que hice referencia en mi primer artículo. Ahora, como el más fiel, amplio é ilustrativo testimonio de todo cuanto he referido, me permito recomendar la lectura de *Naufragios Célebres*, obra de nuestro compatriota el acaudalado naviero é inspirado poeta don Antonio D. Lussich, publicado en 1893; quien, en su galano estilo, ha sabido describir nuestras costas del Este con todos sus horrores, llegando á las conclusiones siguientes: «En algunos parajes de nuestras costas debía haber estaciones semafóricas que avisasen sin pérdida de tiempo cualquier siniestro; sirenas de vapor, boyas automáticas, para anunciar al navegante, en la densidad de la niebla, la proximidad del peligro; botes salvavidas del sistema más moderno, que pudieran lanzarse, en medio de la tempestad, al socorro de los náufragos, cañones porta-amarras y otros elementos adoptados hoy con éxito en toda Europa y en los Estados Unidos. Ese material tan necesario, no es de un costo muy subido, y podría sostenerse en parte con el óbolo popular, contando además con que el Gobierno y las Cámaras, en vez de sancionar concesiones onerosas, prestasen su eficaz concurso á obras de verdadera humanidad y patriotismo.»

Cumpliendo un acto de justicia, debo hacer constar que las anteriores oportunas indicaciones del señor Lussich, están en evidente pugna con sus intereses comerciales, y ellas vienen á demostrar, una vez más, que los sentimientos humanitarios de este distinguido ciudadano, han primado siempre sobre sus intereses particulares.

¿Observarán la digna y ejemplar conducta del abnegado empresario de salvatajes, las demás personas que están llamadas, por diferentes causas, á intervenir en esta empresa?

A su debido tiempo trataré bajo su faz administrativa este asunto, cuyo favorable resultado depende de la sabia y activa dirección que su iniciadora, la Cruz Roja, le imprima. *Ahead! Ahead!*

JORGE V. BAYLEY,
Capitán de Navío.

Octubre 1900.

REGLAMENTACIÓN

La constante preocupación de todos los estadistas y hombres públicos de las naciones es el mejoramiento de la marina de guerra.

Como elemento de defensa, de comunicación y de representación internacional, es sin disputa de los más eficaces y poderosos.

Por el principio de extraterritorialidad, donde quiera que se presente una nave de guerra con la bandera nacional, allí se encuentra un pequeño girón del territorio de la patria.

La lucha ó competencia entre la resistencia de las corazas y el poder de los cañones en calibre, alcance y fuerza de perforación, así como la velocidad en el andar de las naves, ha producido una verdadera re-

volución en el mundo naval, acrecentándose las flotas de todos los países y haciéndose los viajes de los buques de guerra más frecuentes por todos los ámbitos del océano.

Esto ha traído como consecuencia natural y lógica la comunicación y mutuo cambio de relaciones y de actos de cortesía entre las diversas marinas del orbe conocido.

Y esta misma circunstancia, así como la de ser similares los servicios en toda institución marítima, ha hecho que la generalidad de los Estados civilizados hayan adoptado códigos y reglamentos que, salvo pequeñas diferencias, nacidas más bien de la índole nacional y á veces de la forma de gobierno, son casi iguales en todas las armadas.

El marino, pues, debe conocer bien sus obligaciones, nacidas de esos códigos, ordenanzas ó reglamentos, no sólo para cumplir estrictamente con sus delicadas obligaciones, sino también para ponerse á la altura de las demás marinas extranjeras, y para cumplir con las reglas de cortesía internacional, ya sea en sus propias aguas territoriales ó ya en los países á que tenga que arribar ó visitar.

Se impone la necesidad de confeccionar el Código ú Ordenanza Naval, el Código de señales y todos los reglamentos del servicio interno de la armada.

No es razón para que ellos no existan, la circunstancia de ser pequeña la flota. Ésta es una mera circunstancia debida á las necesidades del país ó á los recursos con que cuenta para aumentar ó disminuir

el número de naves que mantiene en servicio. Pero, grande ó pequeña una escuadra, ha menester de la misma legislación y reglamentación para su constitución orgánica y para su servicio.

Así lo ha comprendido el ilustrado Capitán de Fragata y Comandante de la cañonera *Rivera*, don Jorge Víctor Bayley, quien, con laudable tesón, viene trabajando desde tiempo atrás en la confección de los códigos y reglamentos que son necesarios en la escuadrilla nacional para su correcto funcionamiento, en conformidad con las prácticas de los países más adelantados en materia naval.

El expresado jefe, á quien debiera estimularse, como se hace en todas las naciones, por medio de grados, ó recompensas, ú honores, ó abono de años de servicio para su retiro, ha formado las siguientes obras, que llevan los títulos que consignamos:

1.° Código general de señales para la Marina de guerra y dependencias marítimas de la República Oriental del Uruguay.

2.° Reglamento de los deberes generales y atribuciones de los jefes y oficiales de la armada nacional.

3.° (Libreta para el Marino), Memorándum del Marino.

4.° Libretas de toques y zafarranchos en general, y distribuciones del servicio.

5.° Manejo del cañón Krupp de 7-5 centímetros,

y deberes generales del oficial comandante de batería.

6.° Proyecto de ceremonial, banderas é insignias para el servicio de la Armada Nacional.

Y no recordamos si hay otros trabajos ya publicados; pero sí tenemos noticias de que el Comandante Bayley trabaja activamente en el estudio de varias otras importantes materias, que en breve someterá á la consideración del Supremo Gobierno.

Muchos de los trabajos antedichos han sido ya aprobados y puestos en práctica en la naciente marina nacional.

En la mayor parte de esos códigos, ordenanzas ó reglamentos, el autor ha procurado ceñirse en lo posible á los tratadistas más modernos sobre cada una de las materias; y especialmente ha tomado como base la armada española y la argentina, por ser las instituciones navales de ambos países las que más se encuadran á la índole del nuestro, en virtud del origen y comunidad de leyes, costumbres, instituciones, idioma y carácter general de la raza.

No serán estas obras de codificación y reglamentación naval la última palabra para nuestra pequeña armada, pues todo obedece al progreso y desarrollo de los Estados modernos; pero, á lo menos, es un gran paso dado en el camino de su definitiva formación.

Lo que más cuesta en toda obra es comenzar, y este primer paso dado en el sentido de organizar con-

venientemente la marina nacional, corresponde de hecho y de derecho al laborioso jefe de la *Rivera*.

Aunque por el momento no sean quizás reconocidos sus méritos ó apreciados como se debe sus trabajos, debe caberle la íntima satisfacción de cumplir con un deber sagrado para con su patria, el mejor galardón á que puede aspirar un ciudadano y sobre todo un militar pundonoroso. Además, el honor de haber iniciado la codificación y reglamentación de la marina de guerra del país, no le será disputado y la posteridad recordará su nombre con gratitud.

No pequeña parte de gloria en las reformas que ha experimentado la institución naval del país, corresponden al digno y activo Ministro de Guerra y Marina, General don Luis Eduardo Pérez. Con escasos recursos por la crisis del país y con una buena voluntad á toda prueba, ha procurado, en la medida de sus fuerzas, prestar preferente atención al mejoramiento de los buques, del personal y de la reglamentación naval.

Y nos consta, por habérselo oído personalmente, que á principios del presente año se hallaba animado de los mejores propósitos para tratar de adquirir un buen crucero y un buen transporte, con cuyas dos naves la escuadra habría aumentado considerablemente su poder, correspondiendo así á las necesidades del país y á las exigencias del servicio. Mas esta patriótica aspiración se ha estrellado, por ahora, ante la

barrera de la situación económica, que no permite sino atender á lo más estrictamente necesario para el funcionamiento de todo el rodaje administrativo del Estado.

Es natural creer que el señor General Pérez, en su puesto de Ministro de Estado, dejará coronada su obra antes de terminar la actual Administración, sometiendo á estudio y aprobando en seguida todos los reglamentos que son indispensables para el buen servicio, disciplina, economía y conveniente organización de la Escuadra Nacional, con lo cual habrá contribuído eficazmente á conquistarse una vez más el reconocimiento y estimación de sus conciudadanos.

En todo lo que concierne á las grandes instituciones nacionales, reflectoras de la gloria de una nación, no se trabaja para hoy solamente, sino para el porvenir. La previsión y los cálculos acertados forman las dotes más sobresalientes del estadista y del sagaz mandatario.

El Presidente don Federico Errázuriz salvó á Chile con la construcción de los acorazados *Blanco Encalada* y *Lord Cochrane* y con la organización de la escuadra.

Camilo Desmoulins.

Diciembre de 1893.

UN TRIBUNAL NECESARIO

Los frecuentes naufragios y accidentes marítimos que ocurren en nuestras costas, nos indican la necesidad de crear un Tribunal ó Consejo de Marina, al conocimiento del cual se sometan esos hechos para ser juzgados con arreglo á nuestras leyes.

Esto nos evitaría el poco edificante espectáculo de que los consulados y tribunales extranjeros, ajenos por completo á nuestra administración, se permitan ejercer jurisdicción legal en asuntos que únicamente deben ventilarse ante tribunales nacionales.

Algunos capitanes de buques extranjeros, acostumbrados á esa práctica abusiva, han llegado hasta hacer caso omiso de nuestra justicia y de nuestras autoridades marítimas, declarando únicamente ante el cónsul de su nacionalidad hechos ocurridos en nuestras aguas jurisdiccionales.

Creando un Consejo de Marina que pudiera investigar los hechos en todo caso de naufragio, desarbolo, abandono, varadura, incendio, colisión ú otros accidentes que ocurran á los buques mercantes en las aguas territoriales de la República, ó que aun ocurriendo en alta mar lleguen los buques ó los náufragos á nuestros puertos, es indudable que se obtendría una disminución en esos accidentes, producidos muchas veces por descuidos ó con intención criminal.

El Consejo, apreciando la responsabilidad de los capitanes, oficiales, prácticos ó tripulantes, sería una garantía de seguridad para la vida y fortuna de cuantos se ven obligados á viajar por mar ó á remitir sus mercaderías por la misma vía.

Si se tiene en cuenta, además, que nuestro comercio va exigiendo cada día mayor número de vapores y de gran capacidad para el transporte de las mercancías que nos vienen del extranjero y para la salida de los productos de nuestro feracísimo suelo, se comprenderá cuán indispensable es la necesidad de garantir la segura navegación en nuestras costas, que han adquirido fama de peligrosas por la falta de un buen sistema de faros y valizas, como ha adquirido mala fama nuestro país por la impunidad en que la justicia deja muchos delitos encubiertos con apariencias de naufragios ó accidentes por causa de fuerza mayor.

Existe, pues, necesidad evidente de crear una Corporación técnica que juzgue esos accidentes, á fin de evitar su repetición cuando tengan por origen la falta de competencia ó el descuido criminal.

Muchos son los naufragios y varaduras que han tenido lugar por esta última causa, sin que jamás los responsables hayan sufrido castigo alguno.

También se han hecho robos manifiestos asegurando una mercadería por diez ó veinte veces su valor, para en seguida aparentar un accidente marítimo ó una avería y exigir el pago del seguro.

El Consejo de Marina, á pesar de las grandes ventajas que reportaría al país y á su comercio, no origi-

naría ningún gasto, y si lo originase sería insignificante y podría ser cubierto por los mismos favorecidos con su creación. Existe ya suficiente número de marinos nacionales, entre los cuales se elegirían los que debían formar el tribunal, sin contar con que podrían ser miembros natos de él los principales funcionarios del ramo de marina.

En cuanto á local, podría utilizarse el de la Capitanía G. de Puertos.

Las causas en que debiera conocer se iniciarían encabezándolas el parte ó relación circunstanciada del hecho, elevada al Consejo por la autoridad marítima respectiva. Las declaraciones del capitán, tripulantes y pasajeros serían tomadas y extendidas por un juez instructor, que podría ser el oficial de bahía, asistido del escribano de aduana y marina.

Recibidos todos los antecedentes, el presidente los pasaría á estudio de cada uno de los miembros del Consejo, y luego los convocaría para fallar. A este acto se haría comparecer al capitán y á los tripulantes que fuera necesario oir, y si el buque fuere extranjero, se invitaría también al cónsul respectivo para que tomara parte en las deliberaciones, aunque sin voto en ellas.

El Consejo, una vez oídas las explicaciones del capitán y apreciadas las causas del siniestro ó avería, resolvería por mayoría absoluta de votos sobre la responsabilidad ó ausencia de ella que resultara.

En el primer caso se impondría al culpable la pena de suspensión temporal del cargo, prisión, multa ó in-

habilitación para todo mando de buque nacional, según resultare probada la negligencia, abandono del puesto, mala comportación ó manifiesta impericia.

Estas penas se entenderían sin perjuicio de las que al inculpado correspondieran por delitos previstos en el Código Penal, las cuales serían aplicadas por los tribunales competentes.

En las causas de buques extranjeros, el Consejo se limitaría á declarar si resultaba ó no culpabilidad, y de la sentencia se pasaría copia legalizada al cónsul respectivo, así como una copia de todo lo obrado, si él la pidiese.

Tratándose de buques extranjeros, pero piloteados por prácticos de la matrícula nacional, el Consejo tendría jurisdicción para pronunciar la correspondiente sentencia.

Las resoluciones del Consejo de Marina serían apelables ante la Alta Corte de Justicia ó tribunal que hiciera sus veces; pero sólo en los casos en que se impusiera la pena de prisión ó inhabilitación para mando de buque.

El reglamento interno y atribuciones del Consejo serían materia de un detenido estudio, que podría encomendarse á una Comisión de marinos y abogados.

Tal es, á grandes rasgos, la forma en que creemos podría constituirse ese tribunal tan necesario, para que en lo sucesivo sean nuestras leyes y nuestros jueces los que juzguen todos los accidentes marítimos que ocurran en aguas jurisdiccionales ó que, aun cuando

ocurran fuera de ellas, se vean obligados los buques á arribar á nuestros puertos.

Capitán X.

NUESTRA MARINA

I

Ha llegado la hora feliz de entrever siquiera tenuemente, en el camino brumoso de nuestra marcha hacia adelante, las esperanzas que marcan con pureza la potencia futura de nuestra Armada.

El indicador del adelanto naval americano señala el momento de la organización de nuestra marina de guerra, si queremos marchar sobre seguro en el concierto americano; deben surgir nuevamente los entusiasmos náuticos que nos dieron poder en los albores de nuestra Independencia, debemos seguir con este nuevo siglo el rumbo seguro hacia nuestra grandeza, fomentando con sinceridad y fe de buenos, sin egoísmos, sin pasiones, y con el cariño debido á la patria, su defensa marítima.

Felizmente hoy no queremos un *Conon* que tenga á *Lisandro,* porque no tememos que pueda en breve presentarse una acción como *Cnido,* que nos dé gloria y preponderancia naval; otra clase de factores, de otro orden, de paz y no de guerra, deben iniciarnos en la lucha: nos hace falta un pueblo que entregue á la pa-

tria un buque de las condiciones que se indicarán en el curso de estos artículos; que se revele grande como el argentino, que en un arranque patriótico repone la nave tragada por los elementos embravecidos, que vencieron en su brutal empuje las resistencias de la ciencia y el valor humano; ó como el español, que una simple colonia, rica en amor de progreso, entrega un crucero á su grande España, para fortalecer su poder naval; y por fin, es preciso que brillen los hombres, hoy apagados y mudos, que pueden por su talento é influencia política, hacer prácticas las ideas de adelanto para su patria, imitando siquiera lo que en materia naval hizo por la República Argentina, el genio de uno de sus buenos hijos: don Domingo F. Sarmiento.

Este gran hombre, ejemplo entre los políticos americanos, hablando con los socios del *Centro Naval Argentino,* explicaba en las siguientes palabras, su cariño, su amor y su fe en el valer de una escuadra: «Creed — decía — que guardo la seguridad de que con la «Escuela Naval» queda garantida la independencia que nos legaran nuestros padres y creado el vínculo que nos une á todas las otras naciones, por el cultivo de las ciencias y de las artes que dominan las fuerzas de la naturaleza, enfrenan las olas y contienen la injusticia.»

Sus palabras han sido de profeta. La escuadra argentina, hoy poderosa, tuvo, no ha mucho, el poder de someter á un árbitro el importante asunto de límites que amenazaba seriamente la tranquilidad sudamericana; y nuestros vecinos, escuchando el eco de la pa-

labra del gran patriota, se han hecho fuertes y grandes. Como agradecimiento y premio merecido pasean hoy el nombre de Sarmiento por todo el mundo, para que las olas de todos los mares lo acaricien y para que los pueblos todos conozcan el nombre de quien supo dar poder á su patria porque le dió Marina.

Nosotros, por el contrario, aun habiendo sido los iniciadores de los estudios náuticos en el Río de la Plata, y obligados como estamos por la naturaleza á dar defensa á nuestro litoral marítimo, hemos dormido, y hoy, al despertar, contemplamos con desconsuelo, al menos por mi parte, el parangón que se hace de nuestra escuadra con las de nuestros compañeros de vida en América, la Argentina, Chile y el Brasil.

La suerte, amiga sincera de nuestros destinos como nación, ha querido dispensarnos hasta el presente de la necesidad de buques, y si en luchas internas su poder se ha sentido, su falta se ha pretendido suplir invirtiendo millones en arrendamientos perjudiciales siempre y que de nada hubieran servido en un choque internacional.

Hoy no encontramos poder ofensivo ni defensivo en nuestra escuadrilla: la sostienen como gigantes columnas, los nombres siempre queridos de Artigas, Rivera y Suárez, y siquiera como signo de cariño hacia ellos, hiciéramos un esfuerzo para llevarlos por el mundo en naves-escuelas que correspondan á su talla, sentiríamos el orgullo de iniciar nuestro porvenir naval, fatalmente olvidado.

En ese sentido, queriendo contribuir en lo ínfimo

de mi poder, tanto intelectual como material, al progreso definitivo y seguro de nuestra Marina, arrojo en este artículo y los subsiguientes, mi grano de arena al aire, hacia las playas del progreso.

No es preciso engolfarse en citas históricas para probar la importancia en toda nación marítima de su defensa naval, porque de ello hay convencimiento general entre las personas de serio pensar; desarrollaré, pues, la idea que nace en mí con fe sincera, idea que pudiera tener aceptación como práctica, cuya aplicación, que sin exagerar nos daría una escuadra poderosa, exigiría por otra parte erogación exigua, fácilmente soportable por la nación, y tendría la virtud, nada despreciable, no sólo de no aumentar con los años, sino también de hacernos dueños en todo momento de los más recientes adelantos en materia naval.

Á primera vista, lo dicho parece una enormidad; se argumentará que las escuadras cuestan ingentes sumas á una nación; se dirá que los grandes y poderosos buques modernos requieren millones para su adquisición y conservación, muchos hombres para su cuidado y gastos serios para instruirlos prácticamente; que esas máquinas de guerra encadenadas además á la época de su construcción, desmerecen con los nuevos perfeccionamientos que se suceden rápidamente, y el resultado final será siempre el de contribuir á corroer el Tesoro público sin beneficio real, al menos apreciable.

Nada más falso: si para poseer marina de guerra fuera necesario adquirir material naval *en todo mo-*

mento y soportar su costosa conservación, es lógico que para nosotros la empresa sería inabordable, pero felizmente las cosas se presentan de modo bien diferente.

Cuando pienso lo que caprichosamente gastan Inglaterra, Francia, Italia y todas las naciones marítimas de Europa en sostener sus *exageradas escuadras;* cuando del viejo mundo corriendo la vista á occidente, el coloso norteamericano sorprende, y entre nosotros, la Argentina, Chile y el Brasil, que adelantan rápidamente, me asalta el pensamiento de que nuestra nulidad marítima se manifiesta cada vez con mayor claridad; pero me pregunto: ¿por qué razón para tener escuadra hay necesidad *siempre* de tener buques? ¿no podría tenerse una flota de guerra poderosa sin *tantos* buques de combate?

Saltan las pruebas, perfectamente serias y aceptables, que deslindan el asunto y sientan la conclusión siguiente, para nosotros muy favorable: *Una escuadra poderosa,* EN TIEMPO DE PAZ, *requiere selecto personal y nunca buques de combate.*

Con este criterio, en ocho ó diez años estaríamos en condiciones por lo menos iguales á las de cualquiera de las potencias navales sudamericanas.

Lean, pues, lo que sigue, todos los orientales de corazón, los que siendo buenos hijos de este codiciado manjar sudamericano, olvidan rencillas de familia y se levantan alto, bien alto, á las cumbres del deber, y verá que nuestra felicidad no hace camino porque no tenemos Marina propia, tanto mercante como de guerra,

que la custodie y encamine en la vida comercial é internacional.

Cuando contemos con esa fuerza, habrá en nuestro país vida independiente, y no sentiremos con tanta intensidad el reflejo que nos llega del adelanto que camina con energía en la gran nación que tiene su asiento en la margen derecha del Río de la Plata.

II

No ignoro que con mis ideas sigo en una ruta contraria en gran parte á la que pomposamente y con criterio especial se afanan en continuar, firmes en la teoría que llamaré acumulativa, las grandes potencias europeas y americanas, quienes, en su afán de conservar lo viejo, adquiriendo á la vez lo nuevo, afán perfectamente discutible, olvidan la enorme fuerza que representa el dinero que se malgasta en querer que vivan los muertos, sin resultado práctico, presente ni futuro.

Es empresa seria analizar en detalle todos los factores que pueden intervenir en aquellos complicados mecanismos, factores que quizá determinen los chifladores actuales, y en ese sentido algún chusco ó mal intencionado, rebuscando en su perfeccionado cerebro conclusiones aplastadoras, dirá ser atrevimiento contrariar el espíritu que campea hace muchos años en las decisiones europeas y en las resoluciones tomadas, que han sido y son el producto feliz de enormes inte-

ligencias, contra quienes la lógica más pura aconseja callar y después... volver á callar!

Pero así como la tenue nube detiene los rayos hirientes del potente sol, y la infeliz hormiga atraviesa triunfante los enormes macizos de fábrica, interpongo á los delirios navales mis ideas, de poder muy pequeño en verdad, pero quizá con suficiente dosis de razón para dominar el contagio que pudiera traernos, sin pretender, por otra parte, rozar siquiera el fondo de verdad que pueda acompañar á las prácticas modernas del armamento naval europeo; y discuto, digo mal, pregunto sobre los efectos prácticos tanto en el presente como en lo porvenir, del hacinamiento de buques, refiriéndome al hablar así á las reliquias que se llaman naves de combate, simplemente porque á niños grandes se les ha ocurrido adornarlos con cañones y otras galas terribles, sirviendo en todo momento para dar alojamiento y pensión á gran número de oficiales y tropa, y no siendo en realidad sino cientos de cañerías por donde escapa á boca llena y presión constante el líquido que vierte en el depósito común el pobre pueblo contribuyente.

No desconozco que la defensa nacional es obligada, y faltaría á un deber sagrado el gobernante que olvidara punto tan capital; pero entiéndase por defensa un poder efectivo, no ficticio, una fuerza que pueda en todo momento detener ó amortiguar el choque injusto de la afrenta ó el desprecio.

Lo que hacen las naciones europeas y algunas americanas no se acerca al resultado de una buena defensa

marítima; ésta resulta por la acumulación desordenada de máquinas modernas, pero su poder total no responde ni próximamente al presupuesto permanente que consumen.

Á propósito, y para aclarar lo dicho, se me ocurre comparar una de las escuadras europeas á un batallón que no pueda operar en conjunto por la desigual composición de sus elementos; la primera compañía la componen hombres sanos, jóvenes, robustos y perfectamente armados, mandados por oficialidad también de condiciones especiales, que practican constantemente y en cualquier momento se lucen con sus bizarros é instruídos soldados; en la segunda compañía los hombres no son malos, pero no pueden compararse con los de la primera por diferentes causas: un poco enfermos, se cansan á menudo, resisten sí, pero desmerecerían los primeros marchando con éstos; además, las armas no son tan buenas: rota no hay ninguna, pero sí gastadas, no disparan muy bien, y los oficiales, tan buenos como los anteriores, se encuentran desanimados por la decadencia que se nota en la tropa; la tercera compañía es una calamidad: hay hombres buenos, pero la mayoría son enfermos, reumáticos unos, asmáticos otros, las armas no alcanzan para todos; los oficiales, aun cuando de la misma escuela de los anteriores, tienen que hacer de enfermeros para conseguir al menos que el jefe superior los mantenga en las filas; y, por fin, la cuarta compañía hace reir á mandíbula batiente: los pobres soldados, que mejor sería llamarlos esqueletos, no pueden ni siquiera formar, porque los acha-

ques de la vejez no les permite otra cosa que referirse en rueda amistosa con los oficiales, el rosario inacabable de hazañas pasadas.

De todo, lo único que se utiliza con éxito es la primera compañía: las otras se mantienen en el cuerpo porque conviene tener muchas fuerzas, aunque sean fantasmas, y sobre todo porque hay quien paga los gastos que ocasionan, los intereses particulares pueden más que el bien del pueblo, y se vocea tenér en pie de guerra un batallón de línea!

Exactamente, sin quitar ni poner, ocurre en las más reputadas marinas del mundo, tanto europeas como americanas: muchos buques, tantos como soldados tenía el batallón analizado últimamente, pero muy pocos que con justicia puedan llamarse naves de combate.

Ese afán de mantener residuos en abundancia, en vez de condensar los elementos útiles, siguiendo la máxima de que más vale poco y bueno que mucho y malo, descalabró la marina de guerra española en su último encuentro, no porque haya presentado en combate buques antiguos, al menos en la acción de Santiago de Cuba, sino que, aun siendo modernos, eran muy inferiores á los del enemigo, quien, mucho más práctico, no malgastaba en mantener centenares de buques viejos un enorme presupuesto de marina.

Por otra parte, la oficialidad, aun cuando toda haya egresado de escuelas especiales, solamente en muy pequeña proporción pueden prestar servicios verdaderamente útiles, por muchos y muy variados que sean sus

conocimientos teóricos, porque se les abandona en buques secundarios, que permanecen la mayor parte del tiempo fondeados en los puertos, y pocos son los que continuamente navegan y se ejercitan en los variados y difíciles ramos que forman el bagaje intelectual del oficial de marina.

Muchos de ellos han pasado varios años en oficinas militares, y en casos urgentes, cuando las exigencias lleguen hasta utilizar los buques que como de guerra registran los anuarios, se les ordenará el embarque; repletos de conocimientos teóricos, harán en los primeros tiempos tristísimos papeles; serán útiles, y entonces será tarde quizá, después que adquieran otra vez el hábito de ciertas costumbres y prácticas que en momentos serios debieron poseer en todos sus detalles.

Les pasará lo que al médico que, aun cuando sabía describir perfectamente el curso de una operación delicada, llegó al terreno de la práctica, y de primera intención olvidó muchos pormenores que conocía perfectamente, operó sin éxito, brutalmente, según un procedimiento muy moderno, que nació en aquella ofuscación carnicera.

¡Cuántos casos ocurren á diario que son lecciones claras del poder de la práctica como compañera inseparable de la teoría sana y profunda!

Si fuera aceptable representar con el número 10 el valor del oficial de marina teórico-práctico, diría, descomponiendo, que el teórico vale 7 y el práctico 3, que el teórico fácilmente completa el número 10 y el práctico muy difícilmente. Sencillo sería probar la com-

paración establecida, pero es nimio, porque saltan á la vista las pruebas y se adivinan los argumentos.

El oficial de marina debe navegar mucho á intervalos periódicos, para que en cualquier momento se encuentre capaz de desempeñar cualquier comisión de su arma; una de sus principales preocupaciones debe ser la práctica en el tiro del cañón, y los gobiernos nunca debieran negar los elementos necesarios al efecto, sino, por el contrario, premiar á los buenos servidores, estimulándolos á seguir adelante en la más difícil de todas las prácticas militares.

He presenciado tiros de cañón, en maniobras navales, que á primera vista han parecido imposibles; pero con la práctica constante se obtienen resultados asombrosos, y así se explican muchos hechos que ocurren con frecuencia en la vida del marino.

En la vida diaria, ¿quién no se asombra de que una pobre vieja temblorosa y hasta ciega, enhebre su aguja siempre de primera intención, cuando jóvenes novicios en el arte se rinden ante la difícil prueba? ¿Quién no ha visto en los circos ecuestres continuamente resultados maravillosos por la práctica constante de ciertos juegos? ¿Quién no admira la puntería de los pilluelos al arrojar sus certeras piedras? Éstos y mil otros hechos indican que es asunto que se resuelve con la práctica constante el hacer blancos á menudo, con cualquier artillería, á distancias respetables, aun con el buque en balance.

No existe marina mientras falten buenos oficiales artilleros.

Agregar al estudio teórico de la artillería la práctica diaria de tiro al blanco, ejercitarse igualmente en el tiro del torpedo, conocer y practicar la navegación, enterarse de los misterios que encierran las costas de su patria, y otros conocimientos secundarios, son suficiente ocupación para que se mantenga siempre al oficial en continuo servicio, porque su descanso prolongado puede costar muy caro á los intereses de cada nación.

Lo dicho demuestra que solamente estudios teóricos serios y práctica constante, son los únicos elementos que pueden formar un oficial de marina competente.

Esto no se puede hacer con todos los oficiales en ninguna de las escuadras conocidas, tanto europeas como americanas, y sólo una cantidad muy pequeña recibe los beneficios de una instrucción práctica constante; sucediendo así, porque las escuelas navales son fábricas de oficiales que reciben su grado y hacen su práctica para ir luego á formar parte del Estado Mayor de buques-esqueletos, completamente inútiles.

La práctica que se sigue es perniciosa, y por lo tanto no debe imitarse; es necesario buscar el medio de obtener con poco capital una poderosa escuadra en tiempo oportuno: conclusión opuesta á lo que ocurre actualmente, que se invierten enormes presupuestos con resultados escasos.

En conocimiento exacto de todo lo que ocurre en otras partes, nosotros, que tenemos simplemente una diferencial de marina de guerra, debemos integrarla

entre límites razonables, á fin de obtener así, matemáticamente, lo que se dejó establecido en la primera parte de este artículo.

El toque está en formar un cuerpo de marina sin buques de combate, que en cualquier momento responda el todo y cada una de sus partes á los llamados de la patria; que no se malgaste fuerza alguna, que sea pequeño en tiempo de paz y enorme en el de guerra, que consuma un presupuesto fijo y reducido en relación con su utilidad, mientras complicaciones internacionales no pretendan detener la marcha del progreso nacional; y no debe ser lo que son todas las marinas del mundo, cáusticos tremendos que el pueblo soporta, porque lo manda la razón que llevan en sí las bayonetas de filo y punta.

Veamos, pues, cómo lógicamente y de acuerdo con lo dicho, se puede dar á nuestra futura escuadra un asiento sólido y estable; escuadra que será suficiente para resistir cualquier empuje sudamericano.

III

Los perfeccionamientos constantes que recibe la unidad táctica de marina, es decir, el buque de combate, son de tanta importancia, que á menudo inutilizan elementos relativamente modernos, haciéndolos impotentes para resistir la energía que acumula el progreso creciente, y es por esto que nace en algunos la idea de que, para oponerse á ellos en todo momento,

se impone el cambio constante del material de guerra, lo que sin discusión requiere grandes cantidades de dinero, y por eso montañas de oro se invierten en mantener en pie el poder ofensivo y defensivo que caprichosamente sueña cada país.

En las naciones americanas no es posible que se sigan los hábitos europeos, y si así sucede actualmente en algunos países, los descalabros son seguidos é inevitables. Bastaría particularizarse con cualquiera de las marinas americanas, para llevar á todos el convencimiento de que los resultados que se observan no son del todo halagüeños. Pero éste no es mi objeto, y además los resultados actuales que dan los procedimientos en práctica, evitan toda discusión, comprobando mis afirmaciones.

¿Qué es lo que debe hacerse entonces? Conviene, en mi sentir, analizar las partes constitutivas de una marina de guerra, separar con conciencia lo *indispensable* de lo *auxiliar*, y deducir después la posibilidad de conservar lo primero, abandonando lo último, hasta el punto de no afectar, en ningún caso, la bondad del arma ni su potencia fundamental.

¿Quién argumentará que la nación que posea muchos buques, entre los cuales la quinta parte construídos en el año *uno*, y así sucesivamente hasta contar unos pocos modernos, es dueña de una armada poderosa? El número de buques no siempre representa poder. Sin embargo, nadie dudará que aquella nación que posea en todo momento un cuadro de oficiales, clases de marinería perfectamente instruída teórica-

mente, aclimatados á las rudas caricias del mar, y cuente además con el capital para la adquisición de buques cuando convenga, tendrá en todo momento que lo exijan las circunstancias, un conjunto de escuadra envidiable por su poder y composición.

Dinero y marinos son los elementos indispensables para tener escuadra; no se necesitan buques de combate en tiempo de paz, buques que no puedan maniobrar constantemente porque consumen mucho y por lo tanto están obligados á permanecer la mayor parte del tiempo fondeados, sirviendo con mucha utilidad para lo que he dicho anteriormente.

La práctica no debe hacerse en buques de combate, sino en naves especiales que puedan reunir en oficialidad y tropa el núcleo principal de un verdadero poder naval.

Ahora bien, para obtener dinero, el procedimiento no es ni puede ser difícil, teniendo en cuenta el progreso de las ciencias económicas y sobre todo el fin serio que se busca, que es la defensa nacional. Cuando un país quiere dinero para el objeto en cuestión, lo adquiere, sea por el sistema de impuestos especiales á crearse, sea destinando una parte de las rentas nacionales ó protegiendo la marina mercante nacional, que dejaría en sus transacciones los fondos suficientes para sostener la de guerra.

El dinero es necesario con carácter permanente, desde que defiendo el sistema de tener siempre buques-escuelas y no buques de combate, y para obtenerlo, sería práctico é indispensable crear un tesoro especial

permanente, destinado exclusivamente á la compra de buques en la oportunidad debida.

Este tesoro, que pudiera denominarse « Tesoro naval », debe ser administrado en forma especial, que pudiera garantir en todo momento un constante respeto á su integridad.

Para probar que el gasto que ocasionaría la escuadra poderosa que he mencionado en artículos anteriores, es soportable por la nación, supongo, sin exagerar, que pudiera reunirse con ese objeto, poniendo en acción los elementos indicados, la cantidad de pesos 800,000 anuales.

De este total, ó de cualquiera otro que resultara, sea mayor ó menor, debe invertirse una parte solamente en la conservación permanente de la oficialidad y la otra en depósito para destinarla á las adquisiciones cuando fuera necesario. No pretendo que ese depósito, destinado á reforzar continuamente el « Tesoro naval », pudiera, por ahora, llegar al total necesario para un caso urgente, pero siempre serviría como gran ayuda, evitando descalabros financieros, como ha sucedido en algunas naciones que han dado ejemplos que no debemos imitar nunca.

Puede abandonarse el asunto capital, desde que nadie ignora que lo dicho es fácil verificarlo sin grandes dificultades ni mucho gasto de ingenio, y pasaré, entonces, al análisis del personal de marina.

He dicho que éste debe instruirse con carácter permanente; el porqué de esta afirmación se desprende de las consideraciones apuntadas en el segundo artículo,

y ya que esta condición es indispensable, el escalafón de marina debe ser cerrado, para evitar aglomeraciones perjudiciales, estando su número de acuerdo con el plan que se desarrolle, según las necesidades.

Si las otras naciones tienen 6, 10, 15 ó más buques de combate, deberá instruirse la oficialidad de los mismos 6, 10, 15 ó más buques, como también el elemento de acción entre la tripulación; elemento que lo representan los cabos de cañón, los cabos torpedistas y los cabos timoneles.

Esa oficialidad que, de vicealmirante á guardiamarina, debe practicar los conocimientos que se han indicado anteriormente, no puede marchar sino dividida en dos partes, alternándose continuamente, una parte en navegación, en viaje de instrucción por todo el mundo; y, la otra, estudiando la hidrografía nacional, punto capital que se olvida con frecuencia, y además prestando los servicios que fueran necesarios.

La oficialidad que recibe así instrucción permanente representa, como se ha dicho, el Estado Mayor de varios buques de guerra, Estado Mayor de primer orden, con competencia que no negará ninguno de los que quieran oponerse al sistema que defiendo.

Aclarando lo dicho, puede asegurarse, desde que se probará á su tiempo, que con una parte de la cantidad que se supuso obtener, por ejemplo con 500.000 pesos anuales, puede darse práctica constante é instrucción inteligente á un Estado Mayor de oficiales y clases de tropa que representen la perfecta tripulación de DIEZ buques modernos de combate.

Esto es sencillamente un gasto insignificante, comparado con el resultado obtenido.

Si probara lo dicho con toda la claridad innegable de los números, no podrá negarse que mañana que la patria necesitara marina, podría con un gasto permanente como presupuesto de marina, gasto que sería de 500.000 pesos anuales, tener el elemento nacional competente para organizar una poderosa escuadra de diez buques de combate.

Supongamos, entonces, procurando ser lo más exacto posible, que un buque moderno, una nave de combate necesite como Estado Mayor de oficiales, un jefe, un segundo jefe, un tercer jefe y doce oficiales, y además 50 marineros entre cabos de cañón, torpedistas y timoneles.

El resto de la tripulación de cubierta no requiere siempre más que ser marinera, nunca técnica, y por lo tanto, en ese sentido, nuestra muchachada de ribera cubriría con exceso el número de buques que proponemos.

Lo indispensable para diez buques de combate sería entonces: 10 jefes, 10 segundos jefes, 10 terceros jefes, 120 oficiales, 500 marineros; agreguemos 5 jefes superiores, y tendríamos, dando nombres, el siguiente escalafón para la potencia enorme de diez buques modernos:

JEFES SUPERIORES	1 vicealmirante 1 contraalmirante 2 comodoros
JEFES	10 capitanes de navío 10 capitanes de fragata 10 tenientes de navío
OFICIALES	40 capitanes de fragata 40 alféreces de navío 40 guardiasmarinas

El gasto anual, dando sueldos que correspondan á sus jerarquías y agregando un pequeño cuerpo de maquinistas, sería el siguiente:

1 vicealmirante			$	500 00
1 contraalmirante			»	400 00
2 comodoros á	$	300 00	»	600 00
10 capitanes de navío á	»	200 00	»	2,000 00
10 capitanes de fragata á	»	120 00	»	1,200 00
10 tenientes de navío á	»	100 00	»	1,000 00
40 tenientes de fragata á	»	80 00	»	3,200 00
40 alféreces de navío á	»	60 00	»	2,400 00
40 guardiasmarinas á	»	50 00	»	2,000 00
Presupuesto mensual			$	13,300 00
500 marineros á	$	20 00	$	10,000 00
Mesa de oficiales, 154 á	»	20 00	»	3,080 00
Rancho para marineros, 500 á	»	10 00	»	5,000 00
20 maquinistas á	»	100 00	»	2,000 00
Mesa de maquinistas, 20 á	»	20 00	»	400 00
80 foguistas á	»	20 00	»	1,600 00
Rancho de foguistas, 80 á	»	10 00	»	800 00
Total del presupuesto mensual			$	36,180 00
Ídem ídem anual			$	434,160 00
Para carbón, artículos navales, etc.			»	65,840 00
			$	500,000 00

Esto es lo que gastaría en mantener en constante ejercicio el personal principal de una escuadra de diez buques modernos de combate, escuadra que no posee ninguna nación sudamericana, con gastos muchísimo mayores; pues ese presupuesto es el que consume próximamente uno de los acorazados modernos, que crían en sus fondos todo lo que es decible, fondeados durante meses y á veces años consecutivos, en los concurridos puertos europeos.

Adviértase, además, que se ha presupuestado un elevado personal de máquinas y se ha destinado una suma respetable para carbón, artículos navales, etc..

Una aplicación práctica de lo dicho puede hacerse con lo ocurrido últimamente en la República Argentina. Cuando no soñaba en el desacuerdo internacional, mantenía una escuadra de más de treinta buques, todos inútiles para el combate, y se vió obligada á comprar material nuevo á último momento para poder detener el avance del contrario. ¡Qué provechoso resultado hubiera dado el procedimiento que indico!

Si la escuadra que había de combatir tenía que ser adquirida en último momento, lo lógico hubiera sido no sostener una flota ficticia, con enorme presupuesto, sino mantener sus tripulaciones en continuo ejercicio.

Que siga con su sistema, y de aquí 10 ó 15 años, si necesitara una escuadra poderosa, tendría que adquirirla nuevamente.

Se preguntará lo que se hace con los buques ya adquiridos; la respuesta no puede ser otra que la siguiente: cualquier cosa, menos mantenerlos fondeados ó á medio desarme.

Ahora se dirá, y con razón, que al presupuesto anterior, muy aceptable, hay que agregar la nave-escuela, para que la instrucción pueda verificarse en la forma establecida; pero no es así, felizmente: el patriotismo nacional ha de regalarlo espontáneamente, porque al hacerlo así, busca su defensa; el pueblo es el único beneficiado.

La naturaleza, siempre sabia, ha dado á todos los animales irracionales su defensa propia, pero al hombre le ha dado inteligencia para organizar la suya, y éste sería el momento de dar el paso adelante, cuando el país ha entrado triunfante en pleno dominio de su honradez administrativa.

Si la colonia española en ambas márgenes del Plata alcanzó á la suma de $ 650.000, ¿por qué nosotros, mucho más numerosos y tan patriotas como ellos, no formamos el capital necesario para construir un buque-escuela como la fragata *Presidente Sarmiento,* para que se condense en la forma establecida la fuerza intelectual que en acción arrebatará la gloria sin esfuerzo?

No creo que una simple colonia extranjera supere con su proceder brillante al patriotismo de un pueblo noble como el nuestro.

Mirando la cuestión por su lado debido, se hallará la innegable importancia de lo propuesto. No es posible desconocer que la tendencia absorbente del fuerte hace camino en la política del mundo. La fuerza prima al derecho: ésta es la fórmula que se sigue, y por lo tanto todo esfuerzo que tienda á dar defensa á los países, será noble y generoso.

Faltaría dar fórmula práctica para que se realizara ese gran concurso popular. Indico uno de los tantos caminos que pueden seguirse, que consistiría en emitir billetes, que, sin ser de Banco, pudieran tener alguna semejanza ó parecido á cualquier acción ó papel de crédito. Estos billetes, con diferentes valores escritos, firmados por el Presidente y Tesorero de la Comisión Directiva, se darían á la venta en agencias, casas de cambio, librerías, etc., y sobre todo, solicitando el concurso, siempre eficaz, de la mujer, que en todo momento se muestra patriota y generosa.

El dinero recibido iría en depósito al Banco de la República, y previa exposición de planos al pueblo en general, se ordenaría la construcción de la nave-escuela, que llevaría en su popa el nombre de nuestro inmortal *Artigas.*

Á todos los que simpaticen con la idea los invito á iniciar este movimiento patriótico, constituyéndose en Comisión provisoria para designar quiénes, entre el ejército, la armada y el pueblo, deben formar la Comisión Directiva.

Quiera el destino que mi patria tenga marina, porque abrigo la seguridad de que esta noble nación, que algunos pretenden hacerla chica, cuando es enorme, sería entonces la roca más dura que encontraría la ambición extranjera, roca donde se estrellaría al nacer, cualquier veleidad de usurpación que pudiera herir nuestra integridad nacional.

¡Á la obra, orientales!

Federico García Martínez.

Montevideo, Febrero 10 de 1900.

FONDEADERO EN LA RADA

Nunca será suficientemente estudiado, con la necesaria persistencia, todo lo que á la Marina en general se refiere; porque estos asuntos, casi siempre de carácter delicado, necesitan extenso desarrollo para que de su estudio completo resulte un algo provechoso.

Generalmente, este ramal de la ciencia es asaltado por gérmenes intrusos que gritan y defienden torpezas náuticas con la misma facilidad que un bolichero despacha mercaderías detrás de un mostrador.

Sea como quiera, si es cierto que en nuestra patria, á pesar de los esfuerzos gigantes realizados, no se ha conseguido la fundación de una Escuela Naval; si también es cierto que todos los problemas que con la marina se refieren no se miran con la atención debida en una nación como la nuestra, codiciada sin razón y rica con exceso, no quieren decir tales caprichos que no se respete y escuche al marino de corazón que ha pasado su vida estudiando, aprendiendo y luchando por todos los medios posibles para conseguir el adelanto de una de las más apreciadas entre las instituciones militares.

Cualquiera, por simple antojo, no puede ser perito en la profesión de mis desvelos, y ciertos resortes de capital importancia se aprenden en la escuela y tam-

bién en la buena práctica de á bordo, la que siempre está de acuerdo con las teorías de las obras que tratan de la materia naval.

Estas pocas palabras, que sería ocioso dilatar, se me ocurren á propósito de una pequeña discusión sostenida con un amigo, buen hombre, pero perfectamente lego en materia náutica, con motivo de sus teorías absurdas sobre el fondeadero de los buques en la rada de Montevideo.

Conviene hacer públicas las nociones erróneas de los pseudo-marinos, porque el contagio por lo malo es peligroso en general, y lo es más cuando pueda dañar en cualquier forma nuestras relaciones internacionales.

Sostener, primeramente, en tono irónico, que los buques de ultramar, casi todos de matrícula extranjera, fondeaban demasiado lejos; después, que podían fondear á dos millas de la *Punta Sarandí,* y por último, que los buques de 27 pies de calado podían fondear en 21 de agua, es afirmar una teoría desconocida por los mejores hidrógrafos y marinos del universo entero.

La indicación anterior presenta con claridad el desarrollo de una enfermedad que se agrava rápidamente y que nace dudando de algo verosímil, para concluir sosteniendo un disparate.

He ahí, pues, uno de los casos graves de alucinación marítima. . . de esos pobres de espíritu á quienes se les ocurre un desatino y lo sostienen á capa y espada porque temen que el descrédito llegue á em-

pañar su nombre de inteligentes en proyecto, si no proponen alguna mejora soñada.

Contábale á mi contrincante que la naturaleza, por capricho inexplicable, ó por olvido involuntario, nos había dado una rada abierta, sin protección, lo que los franceses en el tecnicismo hidrográfico llaman *rade foraine*, y que la profundidad de su fondo bajo el cero oficial llegaba solamente á 21 ó 22 pies.

Por esa sola razón, buques de mayor calado que el indicado de 22 pies, tendrían que buscar fondeadero algo afuera, no mucho, pero siempre una milla ó una y media milla del punto señalado en las cartas como fondeadero. Desgraciadamente nada pudo hacerse para llegar al convencimiento, y siguió sosteniendo con toda franqueza, con el tupé que caracteriza al botarate, que las razones saltaban, y que dejaba á mi perspicacia la resolución del problema.

Como mi buen amigo había sido en otro tiempo un excelente almacenero al menudeo, y como no viera saltar razón alguna, se me ocurrió preguntarle, cortando la conversación anterior, cómo haría para mandar en una botella de un litro la cantidad de un litro y medio de líquido.

—¡Imposible!—dijo mi buen amigo;—donde hay capacidad para uno, no puede colocarse uno y medio.

—Pues bien,—repuse,—vd. entiende este problema porque su profesión ha sido la de almacenero, y me explico que sostenga un error garrafal en materia de marina, que ha tenido que tratarla accidentalmente, porque en este siglo de las luces, y sobre todo ahora,

en sus postrimerías, se cometen grandes y solemnes arranques de atrevimiento.

Es claro que asuntos de esta naturaleza no debieran discutirse y menos hacerse públicos: debían ser rechazados porque carecen hasta de sentido común; pero, desgraciadamente, la costumbre hace ley, y sobre todo es preciso y obligado hablar claro para fustigar los desatinos.

En este caso, por el hecho de que un vapor con 27 pies de calado haya fondeado en un paraje que en marea baja tiene 21 pies, se comprende, al menos entre marinos, que no puede limitarse á esta profundidad y como obligatorio, el fondeadero de los buques.

El razonamiento que se estima siempre conveniente, es el de dejar á voluntad de los capitanes el fondeadero, cuando en marea baja no se encuentra el agua que necesita su calado.

Las condiciones de las construcciones navales modernas no pueden sujetarse á una reglamentación injusta, que no puede observarse sino con riesgos que pueden causar graves trastornos.

No todos los buques gobiernan en poca agua, no todos pueden hacer funcionar sus hélices con facilidad ni obedecen igualmente á la fuerza de inercia: por eso, y para abarcar en general el problema, se establece, siempre que se quiera limitar un fondeadero, la condición de dos ó tres pies más de agua que el calado, relacionando siempre lo dicho al origen de las cartas inglesas, origen representado por nuestro cero oficial.

Está en el interés de los capitanes fondear todo lo

más cerca posible de la costa para sus operaciones; pero nunca tan cerca que, cuando llegue el momento de zarpar, se encuentren enterrados uno, dos ó más metros en el barro, por cumplir el capricho de acercarse á la costa media milla, ó una milla más de lo necesario; distancia que, en materia de navegación y fondeaderos abiertos, no debiera tomarse en cuenta.

Es conveniente exigir lo justo, lo razonable; pero nunca lo que pugna con lo posible y con lo lógico.

No tan calvo que se le vean los sesos!

J. V. Bayley.

Diciembre de 1900.

EL UNIFORME DE MARINA

ANOMALÍAS

En el salón de la Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos hay una linda galería fotográfica, donde están representadas las personas civiles y militares que han desempeñado dicho puesto, desde la época de nuestra independencia hasta la actual, y ella demuestra que el primero en uniformarse indebidamente con el uniforme de marina, fué el coronel de infantería don Bernardo Dupuy, quien á la vez formando parte de la Comisión nombrada para confeccionar el reglamento de uniformes que está en vigencia,

introdujo tan contraproducente y desacertada innovación. Esa mala práctica ha sido seguida hasta el presente por los coroneles Muró, Gaudencio y Bazzano, no habiendo cometido tal error los coroneles Solano, Casalla y Clark, quienes, con elevado criterio, optaron por el uniforme de su arma ó el traje civil antes que cometer la ridiculez de usar un uniforme que estaba en completa oposición con sus conocimientos militares. Sabido es que á dichos funcionarios corresponde llenar los deberes de cortesía internacional con los buques de guerra extranjeros que con frecuencia visitan nuestro puerto, y también son los que en representación del Poder Ejecutivo retribuyen las visitas establecidas por el ceremonial marítimo en tales casos.

Como es natural, cuando se presenta á bordo de un buque de guerra extranjero un personaje nada menos que uniformado con el traje de capitán de navío, el tópico de la conversación recae siempre sobre asuntos pertinentes á la marina, y he aquí donde está la gravedad del asunto y donde caen en ridículo, no solamente los marinos improvisados, sino la seriedad del Gobierno y el buen nombre del país.

El hecho, que es debido á la escasez de marinos ó á la arraigada costumbre que existe en nuestro país, de buscar el empleo para el hombre y no el hombre para el empleo, no autoriza seguramente el uso indebido del uniforme, cuyo requisito no exige el Gobierno á las personas que nombra para el desempeño de tan importante puesto; y esta aberración se allanaría fácilmente disponiendo que los Comandantes de Marina que sean

civiles ó no pertenezcan al arma, usen en el desempeño de sus funciones el uniforme correspondiente al arma á que pertenecen ó el traje civil, que se adapta perfectamente para tales casos.

Seguramente, un jefe de infantería ó caballería correctamente vestido con frac civil, representaría mucho mejor al Poder Ejecutivo en las visitas de cortesía internacional, que disfrazado de marino, y no por esta causa los buques de guerra dejarían de tributarle los honores militares correspondientes á la categoría del puesto que desempeña. Á un gobernante ilustrado como lo es sin duda el señor Cuestas, le correspondería cortar de una vez estos abusos, y esperamos de su reconocida energía y clarovidencia, que haga cesar tan perjudicial disposición, que afecta de una manera bien directa la reputación de nuestros verdaderos marinos, entre los que existen muchos muy correctos y competentes.

Gaviero.

Nota. — *Gaviero* tiene muchísima razón en todo lo que dice, y sus teorías son irrefutables; pero debe saber que el Reglamento de uniformes en vigencia autoriza á los Comandantes de Marina y á sus segundos para usar el uniforme de esa arma, y el que suscribe, que formó parte de la Comisión nombrada por el S. Gobierno para confeccionar el citado reglamento, así como los demás miembros que la componían, aceptaron ese artículo en la convicción de que no se nombrarían sino jefes de marina, desde el momento que ya los había; y que en el caso que sucediera lo contrario, los jefes que no fueran de marina tendrían la delicadeza de no

hacer uso de tal prerrogativa, que está reñida con la lógica y el buen sentido; pero como esto no sucede, no habrá más remedio que tratar de que se derogue ese artículo, en beneficio de nuestra institución.

En consecuencia, los Comandantes de Marina están en todo su derecho al usar el uniforme, si así les place; nadie puede evitarlo mientras subsista tan desacertada disposición, y no son ellos: son otros los que lo usan indebidamente; pero como no es mi misión la de atacar á nadie personalmente, por eso no los nombro.

Mis nobles y patrióticos propósitos son demostrar el camino recto y no acusar á determinadas personas.

J. V. Bayley.

Diciembre de 1900.

ASPIRACIONES NACIONALES

Señor Director:

Hace poco más de medio siglo que la República, en lucha contra las agresiones del tirano argentino, experimentó el valor inestimable de la superioridad naval en los conflictos entre naciones bañadas por el mar.

Era en 1841. Rosas había declarado cerrados los ríos Uruguay y Paraná á los buques que no estuvieran matriculados bajo el pabellón argentino, y para hacer cumplir su resolución disponía de una escuadra al mando del almirante Brown.

El Gobierno oriental, comprendiendo que al enemigo que amenazaba con buques, buques había que oponerle, reforzó nuestra marina con varias excelentes corbetas y bergantines, y dispuso la instalación de baterías en la Colonia, Martín Chico y Punta Gorda, para facilitar, en caso necesario, las operaciones navales encomendadas á la dirección del coronel Juan H. Coe.

A mediados de Febrero, la escuadra nacional emprendía su primer crucero por el Río de la Plata, barriéndolo de enemigos en pocos meses, después de una serie de victorias, iniciadas con el apresamiento de buques argentinos á la vista de Buenos Aires y el combate naval del 24 al 25 de Mayo frente á Montevideo, y terminadas con la completa derrota de Brown, que sólo forzando vela pudo escapar de caer prisionero con los restos de su escuadra.

Desgraciadamente, bajo el pretexto de una mezquina y ciega economía, poco tiempo después nuestro Gobierno desarmaba y vendía sus mejores buques, y enviaba una división compuesta de tres de ellos al río Paraná, donde su jefe, el Coronel Garibaldi, se vió obligado á hacerlos volar para que no cayeran en poder del enemigo.

Y de entonces data la decadencia de nuestro poder naval; porque si bien es cierto que en momentos de apuro el Gobierno se ha visto más de una vez obligado á formar escuadra, su existencia ha sido siempre eventual y transitoria, viéndonos reducidos, después de enormes gastos sin provecho, á no tener ningún buque que sostenga nuestro pabellón en el mar.

Algunos esfuerzos aislados para salir de esa situación, que nos coloca á merced de cualquier corsario con cuatro cañones, se han hecho sentir en años anteriores, mostrando á los espíritus vacilantes el verdadero y firme camino que ha de conducirnos, si no á la reconquista de la posición perdida, por lo menos á constituir nuestra personalidad política sobre base estable y duradera.

Dos peligros amenazan constantemente nuestra integridad é independencia: uno, por esa frontera abierta, foco de todos los disturbios pasados y futuros; otro, el más temible y el más inmediato, por nuestro dilatado é indefenso litoral, donde tenemos islas importantes y las ciudades más florecientes.

La frontera terrestre apenas franquea el acceso á los vecinos: en este caso, el enemigo posible está determinado naturalmente por el contacto. La frontera marítima y fluvial, campo común de todos los pueblos y navegantes, nos expone á las agresiones de la avidez extranjera, contra la cual no hay muralla decisiva sino en una marina eficiente.

Ningún ejército, por más numeroso y mejor armado que esté, puede tomar parte en la defensa marítima de un país, ni ejercer eficaz influencia en ella. Su presencia en un ataque naval, puede servir tan sólo para aumentar el número de víctimas, como les sucedería á los espectadores de una lucha en que no tomaran parte.

Con razón un escritor militar brasilero, tratando de la defensa de su país, dice:

« A Republica Oriental não possue esquadra; por « tanto, só pode empregar o exercito nas invasões que « contra nós emprendera. Para prevenir-las acha-se « ó Brazil preparado; pois, para tanto bastan os pou- « cos recursos do exercito e da armada de que dispõe « á fronteira do Rio Grande do Sul. A invasão das « nossas forças de terra n'aquelle paiz, *sendo feita en « combinação com á esquadra*, nos parece meio suf- « ficiente para ultimar qualquer pendencia com a Re- « publica Oriental. »

Por su parte, los argentinos, hablando de nuestra probable neutralidad en caso de conflicto con Chile, decían:

« Necesitamos dominar la embocadura de *nuestro* « río, y no hay neutralidad que valga; antes que se « imponga Chile, estamos en la dura alternativa de « imponernos nosotros. »

Se ha hablado de que nuestro Gobierno podría, en un caso de conflicto entre países vecinos, negociar el apoyo de una escuadra extranjera, como si nada nos hubiera enseñado la historia de las intervenciones á que hemos tenido que apelar nosotros y otros pueblos en momentos críticos de la vida política.

¿Qué protección podemos esperar de las potencias que están demostrando tan poco escrúpulo cuando se trata de llevar adelante la política de expansión colonial?

Hoy todo es obra de mercaderes, es cuestión del carbón de piedra y de su depósito en los puntos mejor situados para el tráfico del mundo, en guarda cada cual de su comercio y en detrimento del ajeno.

Como el gigante traga-niños de la fábula, hay naciones tragadoras de naciones, que no se sacian sino por treguas, cuando están ocupadas en hacer la digestión de algún territorio rico en minerales ó en producción agrícola, ó de alguna isla de delicioso paladar.

Recuérdese que en parte de nuestro territorio, de nuestras aguas jurisdiccionales y en algunas de nuestras islas se enarbola un pabellón extranjero; que una vetusta nave mal artillada bastó para imponernos condiciones humillantes; que una escuadra revolucionaria extranjera invadió hace pocos años impunemente nuestras aguas y nuestro territorio, desembarcando en él fuerzas militares, y que, en más de una ocasión, nos hemos visto obligados á doblegar la cabeza ante las imposiciones de países poco escrupulosos, que sólo buscan la oportunidad de agredir.

Después de todo esto y mucho más que callamos por ahora, no se requieren muchos esfuerzos para convencerse de que la República necesita hacer respetar su soberanía y conservar su independencia con elementos propios; que la República debe tener los ojos fijos en el mar.

Dar vida á nuestra marina de guerra, fomentando al mismo tiempo la mercante, que es su más precioso auxiliar; fortificar el puerto de la capital y los parajes más estratégicos de nuestra costa es, por consiguiente,

obra de previsión patriótica, á la que deben consagrarse, no sólo los esfuerzos de los Poderes del Estado, sino también los de todos los ciudadanos que se interesen por el porvenir del país.

No alcanzamos en la actualidad, felizmente, á divisar el enemigo de quien debamos precavernos; pero nuestra situación á la entrada del Plata y la más elemental previsión, después de las dolorosas lecciones recibidas en nuestra corta pero accidentada vida política, exigen de nosotros que nos preocupemos de cuanto á la mar se refiere, pues la paz requiere estar preparado para la guerra.

No hay tampoco que mirar con indiferencia la política que predomina en todas las potencias marítimas y empieza á prevalecer entre algunas naciones sudamericanas.

Contra esa política, sólo podemos precavernos adoptando un buen sistema de defensa naval y, como complemento indispensable, una sólida organización militar.

F. P. Miranda.

Diciembre, 1900.

EL BANCO INGLÉS Y SU FARO FLOTANTE

La ley primitiva que creó el impuesto de faros, estableció que con su producto se atendiera al sostenimiento, conservación y mejoras de los mismos. No podía ser de otra manera, pues nada más justo que emplear los dineros que por tal título pagan los buques en la iluminación y valizamiento de nuestras costas, escollos y canales, para ayudar á los navegantes en el cumplimiento de su noble misión y dar al comercio marítimo esos guías de inapreciable valor que tanto contribuyen á su seguridad.

Necesidades de otro género, como el sostén de los establecimientos de caridad, han sido motivo de que los gobiernos afecten una parte de aquella renta á tan noble objeto; pero aún así, creemos que no debe perderse de vista el objetivo principal á que debe aplicarse, á fin de no distraer en cosas que le son ajenas, sino las cantidades excedentes de que se pueda disponer una vez cubiertos todos los servicios y atendidas todas las mejoras y adelantos que reclama la navegación moderna.

Desgraciadamente, nosotros estamos muy atrasados en esta materia: la iluminación de las costas es deficiente en unos faros, mal ubicada en otros y se carece de señales para tiempos de niebla en todos. De boyas y valizas no hay para qué hablar: no tenemos

nada que merezca esos nombres, lo que es bastante penoso y nos hace muy poco favor ante el concierto mundial de los pueblos marítimos.

Nuestros vecinos también han estado en esta materia tanto ó más atrasados que nosotros; pero justo es confesar que, en estos últimos tiempos, han trabajado bien, poniéndose al día con todos los aparatos auxiliares de la marina.

Sus faros firmes y flotantes, sus boyas y valizas, todo es de la mejor calidad; se han hecho las cosas como debe ser, sin pararse en gastos, porque en estas cosas las economías son contraproducentes, que es por cierto lo que nosotros estamos experimentando.

Tenemos á la entrada del estuario el escollo más terrible del Río de la Plata, y uno de los que más naufragios han causado en este mundo. Hubo una época en que lo tuvimos regularmente valizado, satisfaciendo las necesidades de aquellos tiempos, pues á más de un pontón-faro, había por la parte del E. del Banco Inglés, que á él nos referimos, una boya de campana que los temporales destruyeron, sin que se haya vuelto á reponer. Después hemos pasado muchos años con el solo pontón-faro y su candileja de aceite, cuya luz no se ve sino á muy corta distancia con horizonte claro y á ninguna cuando lo cierran las brumas de las suestadas y otras borrascas.

El pontón-faro ha venido á ser una contribución periódica de bastante costo, porque en vez de adquirir un verdadero faro flotante, de los que se construyen ex profeso para ese fin, se ha recurrido al expe-

diente de comprar barcos viejos, carenarlos y mandarlos allá á prestar un servicio para el cual no han sido hechos, ni debieron ser admitidos sino en carácter provisorio.

Actualmente nos encontramos en el mismo caso: el barco-faro que allí tenemos está inservible y parece que va á ser sustituído por otro barco viejo, previamente carenado. No dudamos que este buque podrá servir para el objeto, según lo afirman los señores de la Comisión que lo ha inspeccionado, y también la casa que lo propone nos merece mucha estimación, y estamos seguros de que sabrá repararlo con acierto; pero, á nuestro juicio, necesitamos algo mejor que lo que pueda hacerse con un casco de fierro envejecido: necesitamos un faro flotante como los que tienen los argentinos en Punta Indio, en Punta Piedras y en Bahía Blanca, que son el último adelanto del arte naval en esa materia.

Afectando una parte de la renta del mismo faro á la adquisición á que aludimos, se podrá conseguir un buen faro flotante y tener valizado el terrible banco como lo necesita la navegación de nuestros días.

Queda apuntada la idea.

La Tribuna Popular, Diciembre 18 de 1900.

MI ÚLTIMA PALABRA

He hecho un verdadero sacrificio para poder publicar el presente folleto, que podría titular: «Mi Testamento Profesional»; sé que con su publicación me voy á crear muchos enemigos, como me los he creado siempre debido á mi carácter enérgico, recto y justiciero; pero como *con la verdad no ofendo ni temo,* pueden, si tal sucediera, los enemigos de la Patria, descargar con confianza sus iras sobre mi humilde persona, que con ello no harán más que dar brillo á mi honrado nombre. Debo también prevenir que, si se desea verme, no se me debe buscar en el teatro, en los clubs ni en los cafés, porque desgraciadamente mi carácter taciturno y retraído me hace huir de los centros sociales y políticos; mis únicos amigos son los libros, mi único deleite el hogar.

JORGE V. BAYLEY,
Capitán de Navío.

Montevideo, Diciembre 19 de 1900.

ÍNDICE

ÍNDICE

CAPÍTULO III

JURISDICCIÓN MARÍTIMA

CAPÍTULO IV

PRIVILEGIOS DE PAQUETE

CAPÍTULO V

ALUMBRADO MARÍTIMO

Págs.

CAPÍTULO VI

PRACTICAJE OBLIGATORIO

CAPÍTULO VII

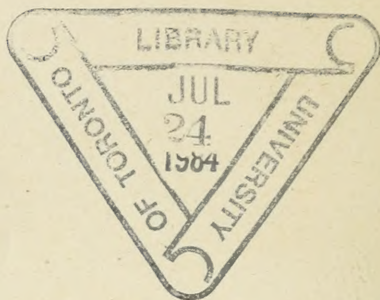
ESCOLLOS EN LA BAHÍA

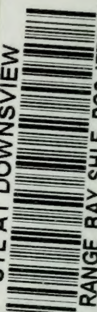
CAPÍTULO VIII

CORTESÍA INTERNACIONAL

CAPÍTULO IX

DEFENSA DE COSTAS




UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 09 09 25 09 022 3